COLLANA
IL CAMMEO

LIBRI
DI GUERRA
LONGANESI & C.

IO C'ERO

Testimonianze di combattenti italiani della Russia,
del cielo e del mare raccolte da

Franco Bandini

IO C'ERO

Testimonianze di combattenti italiani della Russia, del mare e del cielo

raccolte da

FRANCO
BANDINI

TRENTA ILLUSTRAZIONI
FUORI TESTO

LONGANESI & C.
MILANO

Trent'anni fa scoppiava la seconda guerra mondiale. Tedeschi e inglesi, francesi e italiani, russi e americani, tutti vi si affacciarono con scarso entusiasmo e molte incertezze sulle ragioni del nuovo bagno di sangue che stava per sommergere l'Europa e il mondo. Tutti, però, compirono il loro dovere, così come lo avevano fatto i padri e i padri dei padri nella lunga storia di guerre che è il tessuto connettivo della nostra plurimillenaria maniera di vivere. Dopo 2194 giorni, e dopo un'ecatombe di trentadue, forse quaranta milioni di morti (il conto esatto non potrà mai essere steso), la guerra giunse al termine, come un fuoco che si estingue dopo aver distrutto ciò che le ha dato alimento. Vi avevano partecipato sessantuno nazioni e forse centodieci milioni di combattenti, scannatisi praticamente in ogni angolo del globo, su un'area di battaglia di ventidue milioni di chilometri quadrati. Trent'anni sono sufficienti per poter guardare a quello sconvolgimento tellurico con occhio distaccato, se non proprio sereno. Per noi italiani, fu una guerra perduta male: ma non priva di un suo profondo significato, e di una conseguenza che soltanto oggi possiamo cominciare a intendere. Con la guerra se ne andarono, per non più tornare, quelle idee, quelle persone, quegli istituti dei quali sembrava proprio l'Italia non potesse fare a meno senza sfasciarsi, senza perire. Certo, le ferite sono state profonde e non ancora tutte rimar-

ginate. Ma, insomma, l'Italia vive oggi infinitamente meglio di quanto nelle ore buie si sarebbe potuto pensare: e vive, là dove altre nazioni sarebbero e sono scomparse. Un fenomeno storicamente unico, il quale dimostra, una volta per tutte, che l'anima vera del nostro popolo è più salda, autentica e duratura degli accidenti, delle avventure nelle quali viene troppo spesso coinvolta per mal dosati calcoli. Su questa verità è possibile scoprirne anche un'altra: quella di ciò che fu la nostra guerra. Cioè la manifestazione di un silenzioso, non retorico dovere che tutti compirono con la coscienza di non potervisi sottrarre, anche quando adempiere al proprio dovere era difficile, poiché esso non corrispondeva all'intima persuasione, o ad una fede ancora intatta e incitatrice. In questo senso, i combattenti italiani della seconda guerra mondiale furono doppiamente coraggiosi poiché lo furono come soldati e anche come uomini. In un modo confuso, ma vincolante, essi sentirono che c'era il fascismo, ma anche qualcosa di più alto e nobile. E che l'esistenza del primo non esimeva, in nessun caso, dal compiere il proprio duro dovere. Sembra necessario, oggi, e anche moralmente utile, ripercorrere le tappe umanamente essenziali di quello che fu certamente un momento tutto particolare della nostra anima nazionale. Quando ognuno dette senza mercanteggiare, come dice il regolamento di disciplina, « non per timore di

pena o speranza di ricompensa ». Quando facemmo la guerra, infine, per dimostrare che se l'edificio crollava, esso crollava per colpe che non erano nostre. Pagammo le nostre cambiali; la bancarotta fu di altri.

Perciò siamo andati alla ricerca di figure di combattenti che avessero un valore esemplare. Non, o non solo, le medaglie d'oro, i grandi mutilati, gli « eroi » nel senso militare del termine: dei loro generosi, alti sacrifici noi conosciamo già tutto. Essi illuminano di vivissima luce, unilaterale però, l'intero conflitto. Ma abbiamo cercato vicende più umanamente vere, più affondate nella sostanza così sfaccettata di una guerra. Atti di valore, di coraggio silenzioso e tranquillo che non furono visti o soppesati da alcuno: gesti, magari di quegli stessi eroi medaglia d'oro, che possano stabilire un rapporto spiritualmente valido con le emozioni, i sentimenti, le paure del combattente reale, nella sua dimensione umana e civile. Il pilota che consuma l'ultima goccia di benzina per salvare un naufrago nemico, il comandante di sommergibile che bilancia le necessità della guerra con il diritto alla vita dei suoi uomini, il fante che rimedia con il suo ingegno e la sua fantasia alla cattiva organizzazione, sono gli eroi minori di una vicenda che è sempre stata narrata in modo troppo aulico e tradizionale. In questo breve libro dedicato a coloro che combatterono sulla terra, nel cielo, e

sul mare, vogliamo appunto far sfilare davanti al lettore questi eroi sconosciuti, facendoli parlare in prima persona oggi, o sui diari, le lettere, le confessioni di allora. Ricostruendo, attraverso le loro testimonianze, una delicata realtà che, altrimenti, andrebbe perduta. È il modo migliore per ricordare e celebrare il nostro lungo sacrificio di trent'anni fa.

F.B.

PARTE PRIMA

I COMBATTENTI DI RUSSIA

Quasi trent'anni or sono, una massa di circa sedici divisioni di fanteria sovietiche, appoggiate da seicento carri armati e da un migliaio di cannoni di tutti i calibri, assalì il nostro schieramento a cordone lungo il corso gelato del Don. Attaccando ora l'uno ora l'altro dei nostri sparuti Corpi d'Armata, l'avversario li batté separatamente in una serie di sanguinose battaglie obbligando i superstiti, nella rigida notte russa, a prendere la via della ritirata verso il Donetz prima, e fino al Dnieper poi.

A battaglia conclusa, quando la nostra eroica e sfortunata Ottava Armata venne rimpatriata, 84.830 uomini, tra i quali 3010 ufficiali, dei suoi 227.000 effettivi, non risposero all'appello. Sulle nevi delle steppe ucraine rimase il trentasette per cento dei nostri soldati: una proporzione, questa, che se è stata causa di infinite angosce alle madri, alle spose, alle famiglie degli scomparsi, suona però a onore di coloro che, in condizioni tanto avverse e così lontani dalla Patria, si batterono sino all'ultimo per sopravvivere e per il senso del dovere.

Sulla battaglia difensiva del Don, che ebbe inizio esattamente l'undici dicembre del 1942, non è stato detto gran che, sul piano ufficiale, ove si eccettuino gli scarni resoconti dell'Ufficio Storico del nostro stato maggiore. E anche quel poco che è comparso nei tanti libri di memorie, pecca forse di eccessiva semplicità: nessuno ha

mai pensato a porre nel dovuto rilievo le « dimensioni » stesse della lunga battaglia, e neppure le interdipendenze che, in campo strategico, vennero a stabilirsi tra la sorte della nostra Armata e quella delle Armate alleate contigue. E pochi hanno posto sufficiente attenzione al fatto che al momento dell'attacco sovietico, l'Ottava Armata era del tutto sprovveduta di riserve, o, come meglio si dice, di reparti di seconda schiera. Questa spiacevolissima circostanza rese necessario che si ordinasse alle truppe di resistere sul posto: ed era perfettamente logico che, non diminuendo gli attacchi avversari, ma anzi precisandosi sempre più la loro violenza, a un certo punto il nostro sottile cordone dovesse cedere: da quel momento riprendere in mano la situazione fu praticamente impossibile.

In campo tattico le truppe scrissero belle pagine di valore, mentre combattevano ripiegando. Ma in campo strategico l'Ottava Armata, almeno nella sua gran parte, cessò di esistere quasi subito, come Grande Unità operante. E neppure si poteva pretendere diversamente: dal Don al Dnieper corrono più chilometri che tra Milano e Napoli. Le nostre truppe li percorsero in gran parte a piedi, inseguite dall'aviazione e dalle puntate corazzate nemiche e morse da un freddo che non fu mai inferiore ai venti gradi sotto zero. Le riserve della benzina e della nafta, che vennero esaurite nei primi tre o quattro giorni

di battaglia, non permisero che dalla linea venissero ricuperati né autocarri né cannoni. I cinquantacinque carri armati che aveva a disposizione la *Celere*, e che erano del modello leggero, assolutamente inadatti a qualsiasi tipo di operazione che non fosse una puntata esplorante, erano ridotti a due soltanto, già il 25 dicembre. Erano ancora verniciati di giallo sabbia, visto che dovevano essere spediti in Africa settentrionale, e divennero molto presto celebri in tutta l'Armata per il coraggio e l'energia dei loro equipaggi.

A quel punto, le nostre truppe non disponevano più che delle loro armi leggere, sovente soltanto di quelle personali. *Ravenna*, *Pasubio*, *Vicenza* erano state tagliate letteralmente a pezzi, e la disorganizzazione conseguente alla perdita delle comunicazioni era divenuta tale che i Comandi non potevano neppur farsi un'idea di quante e quali truppe fossero loro rimaste. Era profondamente triste vedere l'angoscia con la quale le piccole Cicogne del Comando volavano sulle colonne in ritirata per cercar di rendersi conto della situazione.

Poi si aggiunse un altro fattore: scardinate dal fronte, le singole unità presero la via della ritirata camminando su un piatto e infinito biliardo di neve, non segnato da strade o piste qualsiasi. Dove dirigersi? Dove trovare un qualsiasi punto di riferimento? Fu così che molte truppe de-

viarono, e finirono per accentrarsi in zone, come quella di Arbusovka, dove vennero facilmente accerchiate dal nemico. Molti reparti marciarono per giorni e giorni dietro colonne corazzate sovietiche che li avevano sorpassati, finendo poi, con somma meraviglia, per ritornare in seno alla loro Armata.

Un gruppo di autisti italiani venne impegnato con i suoi camion presso un Comando di divisione sovietico: rientrò nelle linee, se pur si può parlare di linee, dopo pochi giorni, con i camion intatti. Nello stesso modo vennero catturati parecchi alti ufficiali sovietici che si erano trovati a vagolare in automobile dentro alle nostre posizioni.

Ma tutto ciò accadde dopo la battaglia vera e propria, una battaglia che era stata combattuta con disperata energia in posizioni che avevano dell'assurdo.

Il nostro fronte si stendeva per duecentosettanta chilometri circa, a destra ed a sinistra di quella che i soldati chiamavano la « piccola ansa del Don », una curva caratteristica che vista sulla carta ricorda un berretto frigio.

Questa lunga linea era tenuta da dieci divisioni cosiddette « binarie », per il fatto di essere organizzate su due reggimenti. Il Comando disponeva inoltre della *Vicenza,* una divisione priva di artiglieria e costituita da richiamati di classi assai anziane. Lo stato maggiore calcola che vi

fosse, in quei giorni, un uomo ogni 1,18 metri di fronte, comprendendo tutti i servizi e rifornimenti: in parole più evidenti, basterà dire che la linea era composta di capisaldi di cento uomini con due mitragliatrici ogni chilometro. Ognuno comprende quanto fosse difficile semplicemente « guardare » una tal « linea », soprattutto di notte. Era cosa di ordinaria amministrazione che sciatori e carri armati si infiltrassero, anche di giorno, sino alle posizioni dell'artiglieria retrostante causando seri grattacapi. Il fiume non serviva assolutamente a nulla, visto che era ghiacciato e percorribile anche dai carri più pesanti. Oltre a ciò, i sovietici avevano mantenuto, di qua dal fiume, una enorme testa di ponte, il cui fronte era rappresentato dalla corda che resecava la « piccola ansa ».

Con una disposizione del genere, era più che logico che esistessero cospicue riserve di Armata in grado di contrattaccare qualsiasi infiltrazione nemica. E infatti queste riserve esistevano: si trattava di due divisioni di fanteria tedesche e di una divisione corazzata forte di duecento carri, in condizioni abbastanza buone. Purtroppo la nostra Armata era uno degli anelli di una lunga catena che terminava a Stalingrado: scendendo da Voronež si trovavano schierate la 2ª Armata germanica, la 2ª ungherese, l'Ottava italiana, la 3ª rumena e quindi il Gruppo armate di Stalingrado. Nella terza decade di novembre, cioè mol-

to prima dei fatti che stiamo narrando, la manovra generale nemica rompe al sud la destra romena sostenuta da una Armata corazzata tedesca, accerchiando contemporaneamente il Gruppo di Stalingrado. Subito dopo piomba sui romeni dell'ala sinistra e li volge in fuga; poi è la volta dei nostri, seguiti a brevissima distanza dagli ungheresi. A tre settimane di distanza, anche alla 2ª Armata tedesca doveva toccare la stessa sorte.

Ma, appunto per i fatti che si erano svolti su Stalingrado e per la rotta romena al sud, il Comando tedesco aveva deciso di prelevare forze dovunque fosse possibile: alla fine di novembre, da dietro il nostro schieramento viene tolta la divisione corazzata tedesca. Poi vengono ritirate anche le due di fanteria. In quel preciso momento si scatena l'attacco sovietico: risalendo dal sud al nord, esso investe le divisioni *Sforzesca, Celere, Torino, Pasubio, Ravenna* e *Cosseria*. Unico immune, in tanto flagello, è il Corpo d'Armata alpino; verrà attaccato più tardi, assieme all'Armata ungherese. In totale, sul II e XXXV Corpo italiani, forti in tutto di diciannove battaglioni, si scaraventano novanta battaglioni russi appoggiati da cinquecento carri e da un'aviazione accanita e aggressiva.

La superiorità sovietica era schiacciante: tuttavia, in queste condizioni, le nostre truppe resistettero dall'undici sino al 17 dicembre per ciò

che concerne la *Ravenna* e sino all'otto gennaio per quello che riguarda le altre divisioni impegnate: lo stato maggiore chiama questo periodo « battaglia di logoramento ». Ma, se è permesso, la chiameremmo piuttosto di « annientamento ». Una per una le armi divenivano inservibili. Uno per uno gli uomini cadevano. Esigui reparti della *Celere* si facevano in quattro per chiudere le voragini che si aprivano sempre più frequenti nella linea, battaglioni d'assalto si gettavano nella fornace rimanendone annientati: l'artiglieria sparava senza tregua, e si possono citare batterie che nella mattina del 17 dicembre, quinto giorno di battaglia, avevano esaurito la dotazione di cinquemila colpi.

Nella stessa mattina si ebbe una confusa battaglia di carri sulla piana che fronteggia la « piccola ansa »: *Stuka* tedeschi, con sibili rochi, si gettavano a tuffo sui carri avversari, mentre la terra ribolliva di fontane sporche di neve e terra: ma i carri erano troppi. Da una breccia sul fronte della *Ravenna* sfilavano velocemente due brigate corazzate sovietiche, seguite dalle fanterie. Il giorno dopo erano a Kantemirovka e si aprivano a ventaglio a destra ed a sinistra per un accerchiamento a breve raggio dei tronchi del II Corpo.

In quel momento la *Torino* stava perdendo o aveva già perso diecimila dei suoi undicimila uomini, la *Pasubio* aveva già riportato milleotto-

cento caduti o dispersi e cinquemilaseicento congelati, e la *Cosseria* aveva dovuto essere sostituita in linea già da tre giorni. La *Celere*, sbriciolata e fusa come la cera al fuoco, si era praticamente dissolta nell'aria.

Il freddo scese ancora sino ai quaranta gradi sotto zero; la lunga ritirata cominciava.

Essa dunque prese inizio dalle sponde del Don attorno alla fine del dicembre 1942, e si concluse qualche mese più tardi, nella zona di Gomel, in Russia Bianca, dove i superstiti vennero riuniti, riorganizzati e contati.

La loro odissea si era svolta su un percorso che, per nessun reparto, fu certamente inferiore ai duemila chilometri: duemila chilometri di neve, di freddo, di cibo scarso, di malattie epidemiche, di insidie partigiane. È impossibile render conto delle traversie toccate ai singoli individui, e anche di quelle che attraversarono le singole divisioni: nessun resoconto di guerra ufficiale o ufficioso può aver indagato e ricostruito la storia personale di ognuno, il destino di questo o di quello. E neppure lo si potrebbe fare oggi: la gran parte di coloro che sono rientrati dalla Russia non ricorda altro che un infinito sudario di neve gelata, una serie di miseri agglomerati di capanne, uno uguale all'altro, ai quali non era e non è possibile dare un nome, una collocazione topografica, un aspetto qualsiasi.

A partire da Dnepropetrovsk, in quella che

potremmo chiamare la seconda fase della ritirata, molti reparti viaggiarono in treno sino a Gomel: ciò potrebbe far pensare che il periodo più terribile fosse ormai passato, per i nostri soldati. Ma non era così: i treni non erano altro che interminabili convogli di carri merci, alcune volte scoperti, che si trascinavano con un'andatura agonizzante per la sterminata distesa della steppa. I viaggi di una settimana erano ritenuti « brevi », e vi furono reparti che impiegarono venti giorni per coprire cinquecento chilometri di percorso. Dove si andava? Nessuno lo sapeva: i villaggi passavano uno dopo l'altro, senza un nome, o con nomi che non dicevano più nulla.

Purtroppo ciò non era senza ragione: la povera Armata italiana, dopo aver lasciato un terzo dei suoi effettivi sulla linea del Don, dopo aver perduto, per mancanza di benzina, quasi tutto il suo parco di ventimila automezzi nei primi chilometri della ritirata, dopo aver dovuto abbandonare via via tutte le artiglierie e le armi non individuali, « non poteva più servire a nulla », nei piani del Comando tedesco, neppure, come si suol dire, per turare le falle del fronte.

Non solo, ma le masse di italiani, di romeni, ungheresi e tedeschi stessi in ritirata nelle retrovie costituivano un serio problema per i servizi logistici delle Armate in linea. La prima preoccupazione della Wehrmacht fu quindi quella di allontanare l'Armata italiana dalla grande linea

di rifornimento del Fronte sud, del Fronte ucraino, come veniva comunemente chiamato. Tale linea partiva da Budapest e attraverso Chisinau, Stalino e Vorošilovgrad arrivava sino al Don: le nostre truppe vennero tutte spedite a nord di essa, a ridosso del fronte Smolensk-Kursk che, per essere particolarmente guarnito, non dava a divedere prossime e sgradite sorprese.

Se questa, tuttavia, fu la ragione sostanziale della nostra lunga ritirata, è indiscutibile che i tedeschi fecero di tutto per mutarla in torto. A colpi di bombe a mano attaccarono gli autocarri italiani isolati per impadronirsi dei mezzi di ritirata, privandone le nostre truppe: e non si fecero alcuno scrupolo di abbandonare i nostri reparti sulle banchine delle stazioni in attesa di treni che non dovevano mai arrivare. E in qualche caso obbligarono della truppa a imbarcarsi su « pianali » ferroviari scoperti, sui quali le perdite per congelamento, nelle rigidissime notti di gennaio, raggiunsero perfino il cento per cento.

E questo, in fondo, non era che l'aspetto ultimo e più duro di una antipatia che aveva avvolto l'Armata italiana sin dal principio: la relazione del ministero della Guerra italiano sulla battaglia difensiva del Don porta un lungo elenco di esempi di « scarsa collaborazione », e insiste particolarmente sul concetto generale che animava l'Alto Comando tedesco: « resistere sul posto ». Un concetto che, sulla base di molti critici militari, fu esiziale per tutto l'andamento delle operazioni in Russia e che fu doppia tragedia per noi, che non possedevamo certo i mezzi e l'omogeneità delle truppe tedesche.

Per sommi capi la ritirata dell'intera Armata italiana può dividersi in tre fasi, corrispondenti a tre settori diversi. Essa si attuò anche in tre tempi diversi, sia pur molto vicini, e confluì in una unica vasta tragedia.

Il II Corpo d'Armata, che comprendeva le divisioni *Cosseria* e *Ravenna*, ebbe a subire, come abbiamo già detto, l'urto primo e più violento dell'attacco sovietico, soprattutto sul fronte della *Ravenna*: fu anche il primo a ritirarsi, disperdendosi in parecchie direzioni e mescolandosi, durante il percorso, a elementi di altri Corpi.

La *Cosseria*, che era stata duramente tartassata dal 10 al 14 dicembre, venne ritirata alle spalle del Corpo d'Armata alpino, più a nord, sul cui fronte l'avversario era rimasto pressoché inattivo. Gli alpini verranno attaccati più tardi, il 14 gennaio, e la loro epopea sarà, forse, la più sanguinosa ed eroica di tutte.

A sud del II Corpo d'Armata, che finì praticamente di esistere già negli ultimi giorni di dicembre, si schierarono il XXXV Corpo, costituito dalla *Pasubio* e dalla 298ª divisione tedesca, e il XXIX Corpo d'Armata, raggruppante la *Torino*, la *Celere* e la *Sforzesca*.

Tutte queste forze, appartenenti a ben tre

Corpi d'Armata, per un totale di circa sessanta o settantamila uomini, subendo l'iniziativa del nemico e le conseguenze della propria scarsa capacità di orientamento, finirono col ritirarsi in due grandi blocchi continuamente sconnessi dalle sciabolate dei carri sovietici. Un Blocco nord, che comprendeva aliquote della *Ravenna*, della 298[a] germanica, della *Pasubio* e della *Torino*, che si diresse verso sud-ovest, e che finì con l'incappare nelle due terribili trappole di Čercovo e di Arbusovka. Trappole, ma anche occasioni di gloria: ad Arbusovka una colonna italo-tedesca rimane accerchiata nel fondo di una gola da prevalenti forze sovietiche. Sono due giorni di agonia, con le mitragliatrici nemiche che falciano come al tiro al bersaglio dal crinale delle colline.

Alla fine, e citiamo le parole del ministero della Guerra, « le truppe, senza più rispettare vincoli organici e prudenziali formazioni di combattimento, si lanciano di corsa su per l'erta. Si vede un soldato montare su un cavallo e con una bandiera tricolore spiegata galoppare verso il nemico, trascinandosi dietro tutti i compagni. L'avversario è respinto... »

Non facciamo, ora, la storia di chi fosse l'Eroe: è il soldato italiano, un soldato cui possono difettare i mezzi, qualche volta i capi, non mai il coraggio e il senso del proprio dovere.

Il Blocco sud, con aliquote della *Pasubio*, i resti della povera e gloriosa *Celere* e l'intera di-

visione *Sforzesca*, con una marcia terribilmente lunga, si dirige al sud, verso le lontane retrovie di Stalingrado. Si tratta forse della colonna più duramente provata, a eccezione degli alpini: si cerca dapprima un promesso collegamento con i romeni, che non avverrà mai, e quindi si prosegue ancora a sud, con marce anche di settantacinque chilometri al giorno. Per tre giorni di seguito, la colonna si vede recidere avanguardie e retroguardie da persistenti attacchi corazzati sovietici, e per tre giorni arriva agli abitati « dopo » i russi. Ogni isba deve essere conquistata a bombe a mano: chi rimane fuori cade preda del Grande Nemico, il Freddo. Soltanto il giorno 26 gennaio, dopo un mese di marce e di combattimenti, la colonna dei superstiti (quattromila su undicimila) raggiunge a Skassirskaja le linee amiche.

L'epopea degli alpini è nota: ciò che forse il pubblico ancora non conosce è che il nostro Comando, forte dell'esperienza già dolorosamente fatta dal II Corpo e dal resto dell'Armata, aveva chiesto a quello tedesco di poter provvedere a tempo per un'adeguata e ordinata ritirata del corpo alpino. Le nostre quattro belle divisioni, *Julia, Tridentina, Cuneense* e *Vicenza* (fanteria), con l'aggiunta di reparti della *Cosseria* e frazioni di altre unità, non vennero attaccate, e del resto debolmente, che il 14 gennaio, più di un mese dopo il disfacimento del resto della Armata. Il

Comando italiano insiste per tutto il 15 e il 16: la questione viene prospettata persino a Hitler, ma da Berlino giunge, perentorio, l'ordine: « Il Corpo alpino non si ritiri, e resista sul posto ».

E il Corpo resiste: resiste sino al 17, quando arriva il « permesso » di ripiegare. In quel momento però, e la constatazione riempie di ira anche oggi, in quel momento le punte corazzate nemiche, e sono parole del nostro ministero, « sono già in possesso delle principali linee di comunicazione alle spalle del Corpo d'Armata ».

Chi ha ceduto? Gli ungheresi al nord e i tedeschi al sud. E gli alpini sono là, in qualche punto della steppa bianca, soli, abbandonati, con l'unico conforto della loro penna nera e del loro cuore montanaro.

Rotti gli undici accerchiamenti che il nemico con furia tenace frappone tra loro e le linee amiche, dopo tredici disperati combattimenti gli alpini si contano: 39.720 di loro sono caduti o dispersi assieme a 1290 ufficiali lungo la straziante « pista di sangue ». Quasi due ogni tre, la proporzione più alta che qualsiasi esercito abbia avuto a registrare in qualsiasi battaglia.

A Šebekino, finalmente in salvo, vengono avviati agli ospedali 7571 feriti e congelati, trasportati sino ad allora dai compagni su slitte di fortuna, ma più spesso senza nemmeno quelle: oltre a loro sono salvi seimilacinquecento uomini della *Tridentina*, tremilatrecento della *Julia*, milleseicento della *Cuneense* e milletrecento della *Vicenza*.

A eccezione della *Tridentina* le altre divisioni sono da ritenersi praticamente annientate.

Questo è il bilancio della nostra impresa in Russia, un bilancio che si concludeva mentre gli anglo-americani, risolta la campagna del Nord Africa, stavano preparando l'invasione della penisola italiana: undici delle nostre divisioni erano state distrutte, e non si sarebbe più potuto contare su di loro per la difesa del territorio nazionale: e con quale risultato? Nessuno. Ottantacinquemila uomini erano caduti o erano andati dispersi per niente, in una campagna che aveva accumulato di fronte ai nostri soldati tante difficoltà da vincerli anche spiritualmente.

Nessuno di coloro che sono potuti ritornare dalla Russia parla volentieri della propria odissea. Non è soltanto pudore, non è soltanto la dignità di colui che, fatto il proprio dovere, cerca di non ricordare i dolori e le terribili circostanze che vi furono connessi: ma è un istintivo rifuggire della mente da fatti che, per la loro eccezionalità, per le loro dimensioni da tragedia, non vennero neppure « compresi » dai piccoli uomini che, stretti nelle spietate mani del freddo, vagavano sulla steppa infinita con l'unico aiuto del proprio coraggio e della visione della Patria lontana.

Proprio per questo ci è sembrato utile riuni-

Comando italiano insiste per tutto il 15 e il 16: la questione viene prospettata persino a Hitler, ma da Berlino giunge, perentorio, l'ordine: « Il Corpo alpino non si ritiri, e resista sul posto ».

E il Corpo resiste: resiste sino al 17, quando arriva il « permesso » di ripiegare. In quel momento però, e la constatazione riempie di ira anche oggi, in quel momento le punte corazzate nemiche, e sono parole del nostro ministero, « sono già in possesso delle principali linee di comunicazione alle spalle del Corpo d'Armata ».

Chi ha ceduto? Gli ungheresi al nord e i tedeschi al sud. E gli alpini sono là, in qualche punto della steppa bianca, soli, abbandonati, con l'unico conforto della loro penna nera e del loro cuore montanaro.

Rotti gli undici accerchiamenti che il nemico con furia tenace frappone tra loro e le linee amiche, dopo tredici disperati combattimenti gli alpini si contano: 39.720 di loro sono caduti o dispersi assieme a 1290 ufficiali lungo la straziante « pista di sangue ». Quasi due ogni tre, la proporzione più alta che qualsiasi esercito abbia avuto a registrare in qualsiasi battaglia.

A Šebekino, finalmente in salvo, vengono avviati agli ospedali 7571 feriti e congelati, trasportati sino ad allora dai compagni su slitte di fortuna, ma più spesso senza nemmeno quelle: oltre a loro sono salvi seimilacinquecento uomini della *Tridentina*, tremilatrecento della *Julia*, milleseicento della *Cuneense* e milletrecento della *Vicenza*.

A eccezione della *Tridentina* le altre divisioni sono da ritenersi praticamente annientate.

Questo è il bilancio della nostra impresa in Russia, un bilancio che si concludeva mentre gli anglo-americani, risolta la campagna del Nord Africa, stavano preparando l'invasione della penisola italiana: undici delle nostre divisioni erano state distrutte, e non si sarebbe più potuto contare su di loro per la difesa del territorio nazionale: e con quale risultato? Nessuno. Ottantacinquemila uomini erano caduti o erano andati dispersi per niente, in una campagna che aveva accumulato di fronte ai nostri soldati tante difficoltà da vincerli anche spiritualmente.

Nessuno di coloro che sono potuti ritornare dalla Russia parla volentieri della propria odissea. Non è soltanto pudore, non è soltanto la dignità di colui che, fatto il proprio dovere, cerca di non ricordare i dolori e le terribili circostanze che vi furono connessi: ma è un istintivo rifuggire della mente da fatti che, per la loro eccezionalità, per le loro dimensioni da tragedia, non vennero neppure « compresi » dai piccoli uomini che, stretti nelle spietate mani del freddo, vagavano sulla steppa infinita con l'unico aiuto del proprio coraggio e della visione della Patria lontana.

Proprio per questo ci è sembrato utile riuni-

re alcune testimonianze « dirette » di quelle lontane vicende. Presentate senza ornamenti, sempre senza alterarne una sola parola, esse rendono bene le dimensioni di una tragedia che stenta a farsi comprensibile ancora oggi.

LA STRANA GUERRA

Dopo le sanguinose giornate del dicembre 1941, che videro gli accaniti combattimenti del primo Corpo di spedizione italiano inviato in Russia, lo CSIR, il 1942 portò a una stasi quasi completa delle operazioni: le nostre truppe raggiunsero lentamente, in gran parte a piedi, il Don, trascorrendo nel mare di grano della sterminata Ucraina, stabilendo amichevoli contatti con la popolazione locale, in gran parte composta da donne e bambini, poiché gli uomini erano al fronte, o partigiani.

Poi arrivarono al fiume, che scorreva come un sinuoso serpente nella grassa pianura, e lì si attestarono, dopo qualche combattimento. Nella tarda estate venne l'ordine di cominciare a costruire buche per svernare: e tutti i reparti si dettero a un accanito lavoro di pala, per ricavare nella steppa grandi fosse rettangolari, profonde quattro metri, larghe dieci e lunghe venti. Le pareti della buca venivano foderate con tronchi di betulla spaccati per il lungo e disposti con la faccia piatta verso l'interno. Tra i tronchi e il terreno si infilava paglia compressa, rifugio ideale di milioni di piccoli topi di campagna che in breve divennero la peggior croce delle nostre truppe. Stridevano su mille toni, mangiavano tutto, dal cuoio ai viveri, si moltiplicavano con una ve-

locità fulminea. Vennero inventate ingegnosissime trappole per liberarsi da questo flagello. Dalle più semplici, costituite da un bidone di benzina sormontato da uno scivolo a bilancino per cui il topo era costretto a ruzzolare nel bagno mortale appena aveva superato la metà dello scivolo, a quelle complicatissime, a base di elettricità e persino di pistole « dal grilletto facile », puntate su dove sarebbe passato il topo. Ma tutto invano: i topi, nonostante gli eccidi, erano sempre un mare.

Durante questa « strana guerra » accadevano molti bizzarri episodi: colpi di mano, scorrerie nelle linee nemiche, toccanti scene di umanità, piccole avventure nel più grande quadro della guerra, addormentata nel caldo dell'estate, e nel torpido autunno. Ne narra alcune, con un piglio soldatesco, un sottufficiale del battaglione alpino *Cervino*, il sergente maggiore Silvio Ratti:

« Millerovo estate 1942, ore una: mi sono appena coricato nella tenda, dopo un giro di ispezione alle sentinelle.

' Trombettiere, trombettiere, per Dio, sveglia, suona l'allarme ', a queste grida del mio capitano, esco dalla tenda e mi precipito verso quella del Comando compagnia. Il capitano vedendomi mi grida: ' Ratti, in cinque minuti voglio qui la compagnia pronta a partire in pieno assetto di combattimento con le munizioni, viveri di riser-

va; e raddoppia la dotazione delle bombe a mano e mi raccomando, preferibilmente bombe Breda '.

Nella notte estiva quasi chiara, tipica notte russa nella steppa, mi vide perplesso e imbambolato, mi gridò ancora: ' Per la Madonna, svegliati Ratti, stanno imbottigliando i bersaglieri del III battaglione a Jagodnje '. Quel che successe al rapporto ufficiali, tenuto al Comando di battaglione, non l'ho mai saputo; ma in cinque minuti non solo la mia compagnia era pronta, ma tutto il battaglione, e in un lampo fummo sui camion che erano appena arrivati e si partì.

Dopo un lungo sballottamento e nel silenzio più assoluto, arrivammo su una altura dove vi era un *kolkos* agricolo formato di poche casupole. Scesi dai camion, mentre ci raggruppavamo per plotoni, arrivò un bersagliere motociclista, con sul sellino posteriore il capitano Lamberti, comandante la prima compagnia del *Monte Cervino*, che ci gridò:

' Forza, *veci*, i bersaglieri ci attendono, sono rimasti con le sole baionette in canna! '

Partimmo come razzi, io alla testa della mia squadra, tra i primi. Dopo una trentina di minuti arrivammo in un paesino semidistrutto, Jagodnje, salimmo dalla *balka* del costone sopra il paese verso il Don, arrivammo alle postazioni dei gloriosi e invulnerabili bersaglieri, e quello che si presentò ai nostri occhi è indescrivibile:

bersaglieri inchiodati alle mitragliatrici pesanti Breda, con davanti cataste di centinaia di russi morti, e loro, poveri e grandi eroi, baionettati in viso e in petto, morti con in pugno le manopole delle Breda scariche, pareva dormissero.

Un'occhiata a quei poveri fratelli piumati, un nodo in gola, uno scatenarsi di tutti noi e un furore leonino e al grido di prima squadra baionetta mi rispose un urlo che stracciò l'aria mattutina: '*Savoia*', e alla mia risposta: '*Cervino*, pista!' scattammo al contrattacco, seguiti dai superstiti bersaglieri, quasi tutti feriti e grondanti sangue, incalzammo i russi e li ributtammo al loro punto di partenza, riconquistando le nostre e alcune delle loro quote.

Ristabilitasi la nostra linea ci abbracciammo con i fratelli bersaglieri, e dopo presentato le armi agli Eroi Caduti sistemammo le nostre postazioni, e con i nostri commilitoni piumati ci scambiammo le prime impressioni del combattimento avvenuto.

Verso le prime ore pomeridiane il colonnello Gianturco, comandante del settore, un bersagliere vecchio stampo di poche parole, ma di grandi intenzioni, ordinò al mio comandante di battaglione di riprendere la quota alla sinistra sulle alture fra Jagodnje e il Don. L'onore fu dei bersaglieri, arrivarono in quota attimi prima di noi, sbaragliarono i russi in quattro e quattr'otto, forti del rincalzo di noi alpini e la quota fu nostra,

e solo un mese dopo la cedemmo ai romeni che ci diedero il cambio. A cambio avvenuto dissi ai miei *veci*: 'Ma sarà in mani buone? lì c'è il sangue dei bersaglieri del III battaglione e un po' anche degli sciatori del *Cervino*'.

La permanenza sulle alture di Jagodnje era in buche ben fatte e sicure, si viveva come topi di campagna, e lì conoscemmo a fondo i bersaglieri, e impararono anche loro a conoscere noi. Fu sempre una gara fra noi in ogni minima cosa e chi ci faceva le spese erano i russi.

La gara incominciò per un maialino di una trentina di chili che scorrazzava fra le nostre linee e quelle russe, e passeggiava ignaro su un nostro campo minato nella *balka* alla nostra destra. Erano ore e ore che i miei alpini studiavano il sistema della cattura dell'ignaro maialino, già ci veniva l'acquolina in bocca, già si sognava un bel coperchio di gavetta pieno di spezzatino di maiale e patate, chi portava nell'elmetto grano trovato nelle isbe distrutte e già si pensava di fare delle belle focacce fresche da mangiare con lo spezzatino, tutta la linea alpina e bersaglieresca era in orgasmo, la mia squadra che era la più vicina alla ignara vittima che mangiucchiava l'erbetta davanti alla mia postazione, già tutti noi sorridevamo sotto i baffi e le barbe ispide come un riccio.

Ci siamo tutti rabbuiati in volto quando da una postazione dei bersaglieri, che fra l'altro

noi avevamo sottovalutati, sentimmo un vero e proprio ruggito di scrofa, ma fatto così bene che pareva una vera madre scrofa che chiamasse il suo piccolo, e davanti ai nostri occhi allibiti vedemmo quel tenero e grazioso ignorante maialino raddrizzare le orecchie e correre verso il richiamo della presunta madre, che non era altro che il sergente dei bersaglieri Acampora, un isolano di Ischia, buttato a terra e con un vero grugnito di scrofa ci soffiò sotto gli occhi il bel malloppo di carne suina di circa trenta chili: e quando quell'ignorante di maialino fu nelle mani del sergente Acampora, un bersagliere mi gridò: 'Neh! sergente alpino, il porchetto ha preferito noi che abbiamo più tante piume, voi ne avete una sola'.

E nelle risate generali di tutti, con un po' di invidia, io gli gridai: '*Blet itagliasci fscio sabali ciorti!*'

E dalle linee russe, qualcuno che forse era fuori di pattuglia, ci gridò: '*Blet itagliasci fscio sabali ciorti!*' Che vuol dire furbacchioni di italiani, tutto fregate, diavoli che siete. E anche loro si misero a ridere.

Un novarese mio porta-arma, il povero Attilio Locatelli, mi disse: '*Neh, sergent, t'è vist i bersaglieri che fregatura che han dane? Adès in tuca a nuialter, se no a riden de brut*'.

L'occasione si presentò tre giorni dopo. Erano già due o tre giorni che verso la mezzanotte di

ogni sera si sentiva una carretta a cavalli che arrivava quasi alle nostre linee, si fermava un attimo e poi riprendeva il cammino finché il rumore delle ruote non si sentiva più.

Il mio tenente Todana, un bresciano di poche parole, ma di una decisione ferrea, mi disse: 'Ratti, bisogna a ogni costo vedere di che si tratta. Domani sera uscirete in due pattuglie e al rientro voglio sapere esattamente cosa avete scoperto. Hai tutto il tempo di prepararti e studiare il da farsi'.

'Signor sì, ci abbiamo pensato io e il sergente maggiore Crespi'.

Era Crespi un milanese con sempre la sigaretta in bocca, un caro amico, alto e allampanato ma deciso a tutto, come del resto ognuno di noi del *Cervino*: massima decisione altrimenti non si poteva appartenere al battaglione sciatori *Monte Cervino*.

Aspettammo la sera con una tensione nervosa addosso che non vi dico, scelsi tre alpini più vecchi di me, ma molto esperti nel pattugliamento e molto affiatati con me e tra di loro: Jonoch, bellunese, Sians valdostano e Locatelli novarese.

Crespi uscì con altri tre del suo plotone, appena fu notte, io uscii dieci minuti dopo di lui, tutta la linea nostra e dei bersaglieri era all'erta. La pista che dal Don veniva a Jagodnje, era fiancheggiata da un fossato di circa un metro di profondità sulla sinistra, e da una linea di pali da

telefono sulla destra andando verso il Don, al bivio delle piste in territorio fra noi e i russi, lì dovevo incontrarmi e unirmi con la pattuglia Crespi; ci trovammo puntualmente da come stabilito, scambiammo le nostre impressioni e stando in ascolto, sentimmo la famosa carretta fantasma che si avvicinava, ci appiattammo a terra. Crespi mi disse: ' Calma, Ratti. Sta' fermo '.

Non vi nascondo che le gambe mi tremavano un po' e il cuore mi saltò in gola. E dissi: ' Tu, con i tuoi, stai sotto ai pali, e io con i miei nel fosso, li lasciamo passare, e poi, se sono in pochi, pugnale in mano, senza sparare mi raccomando, sarà quel che sarà, Iddio ci protegga, e in bocca al lupo, *vecio* '.

Crespi mi rispose: ' *La me Madonina de Milan la me prutegg* '.

L'attesa della carretta mi sembrò lunga, non potevo stare fermo, alzando la testa dal fosso in cui eravamo buttati, vidi un paletto con una freccia scritta in russo che segnava in quel bivio la direzione della pista che andava a destra di chi arrivava dal Don. Fu un baleno, saltai fuori dal fossato, tirai via il paletto, e lo andai a piantare dal lato opposto, con la freccia rivolta verso le nostre linee. Pochi attimi dopo, che a noi sembravano secoli, arrivò la carretta, si fermò a pochi metri da noi: era una carretta a quattro ruote tirata da una pariglia di cavalli scuri. A cassetta due russi, e due altri seduti di dietro

alla carretta, con le gambe a penzoloni nel vuoto. Uno dei due a cassetta scese giù, guardò la freccia per orientarsi, risalì e disse: ' *Mi daiti firiot* ', che vuol dire: avanti ancora diritto. E la carretta riprese la sua marcia ignara di ciò che stava per succedere.

Noi tutti e otto, quattro per parte della pista, a una trentina di metri dal veicolo, li seguivamo, e quando vidi l'ultimo palo, e sapevo bene che c'era la postazione del sergente Acampora, balzai in piedi dal basso, saltai in mezzo alla pista, fui a dieci metri dalla carretta, e in perfetta lingua russa gridai: ' *Ruchivier* ', che vuol dire mani in alto.

La carretta si fermò di colpo, i due russi di dietro alzarono le mani.

Jonoch con il calcio del mitra diede una botta sulla schiena a uno di quelli seduti a cassetta. Crespi con due zancate fu sui cavalli e li prese per il morso e li tenne fermi. Tutti gli altri circondarono la carretta e i russi, nel frattempo arrivarono alpini e bersaglieri con i fucili spianati, e tutti insieme rientrammo nelle nostre linee.

La carretta guidata da Crespi si fermò davanti al Comando della compagnia, arrivarono i nostri ufficiali, e il nostro tenente mi disse: ' Bel colpo Ratti, vecchia volpe, quando torneremo in Italia non ti mollo più, io e te saremo padroni dell'universo '.

Bottino: due cavalli, quattro soldati russi, una carretta a quattro ruote, un barile della capacità di cento litri, uno di carne e patate cotte ancora calde, trenta pagnotte a mattonella, dieci cassette di munizioni e quaranta dischi caricatori per fucili mitragliatori.

Carne e patate e pane vennero subito distribuiti mentre albeggiava, e al sergente bersagliere Acampora gli dissi: ' Vedi, i russi hanno pensato di mandare a noi alpini lo spezzatino già bell'e fatto per non farci perdere tempo a cucinarlo ', e fra una risata generale facemmo le parti anche per i nostri fratelli bersaglieri ».

* * *

Più cruento, ma sempre molto curioso l'episodio raccontato da un altro soldato italiano, Marco Valabrega, di un reggimento di artiglieria in appoggio alla *Ravenna* e alla *Cosseria*:

« Il mio Gruppo di artiglieria aveva un grosso osservatorio sulla riva del Don, occupato da una trentina di miei commilitoni. Dato com'era fatta la riva, però, che aveva un forte strapiombo, con un greto lungo parecchie centinaia di metri, avevamo costruito un secondo osservatorio più piccolo, quasi sulla riva del fiume, collegato al primo da un camminamento alto come un uomo e fatto a zigzag. Questo osservatorio piccolo lo chiamavamo ' osservatorio diurno ', o più brevemente ' diurno ', per cui la battuta d'obbligo era sempre la stessa: ' andare al diurno '.

Tutte le mattine poco dopo l'alba un sottufficiale con due o tre uomini imboccava il camminamento e si ' recava al diurno ', con un goniometro e un apparecchio telefonico. Ci stava tutto il giorno e all'imbrunire rientrava: così per giorni e giorni, secondo una *routine* nella quale non succedeva mai nulla.

La mattina del 13 settembre, però, successe qualcosa.

Eravamo in tre, e per disgrazia fui proprio io a imboccare per primo il camminamento, diretto all'osservatorio in riva al Don. Dietro avevo Celeste Morselli, mio intimo amico e dietro ancora il sergente Bernasconi, di Milano. Sulle spalle portavo il pesante treppiede del goniometro, un apparecchio che serve a misurare gli angoli, indispensabile in artiglieria. Senza un pensiero al mondo ce ne andavamo fischiettando verso la nostra meta, scambiandoci i soliti frizzi dei soldati. Il tempo era magnifico, faceva piacere vivere.

Quando sbucai dal camminamento nella piazzola rotonda del ' diurno ', rimasi bloccato dallo stupore. Dentro c'erano quattro russi: tre addormentati per terra, con gli elmetti accanto, il quarto in piedi, contro la parete, che faceva un bisogno. Si voltò lentamente guardandomi fisso, con uno stupore pari al mio, poi aperse la boc-

ca, lanciando un grido gutturale, che fece balzare per aria i tre addormentati.

In un mezzo secondo il giovanotto traversò l'osservatorio, prese il suo fucile, che aveva la baionetta inastata e mi si precipitò addosso. Io avevo già ricuperato una parte dei miei spiriti, ma l'unica cosa che riuscii a fare fu quella di dargli sulla testa il goniometro, manovrandolo come una clava. Emise un muggito e si afflosciò, cosa della quale profittai per girarmi, dare uno spintone ai miei due compagni di sventura perché cominciassero a correre. Il fatto più terribile fu che essi non avevano visto nulla, non si erano resi conto di nulla, e non c'era tempo di spiegare: riuscii a farli correre, ma lo facevano con poca persuasione. Io, invece, avevo le ali ai piedi.

Risalimmo a turbine il camminamento, coi russi alle calcagna. Urlavano come matti, ma per fortuna non ce la facevano a sparare. E urlavamo anche noi, per avvertire quelli dell'osservatorio grande, che per fortuna sentirono. Ci gettammo dentro di volata, tra due ali dei miei commilitoni, tutti armati e con gli occhi sgranati: subito dopo arrivarono i russi. Con due raffiche li inchiodarono tutti e quattro. Se ne salvò uno soltanto, ma ferito gravemente.

Dopo mezz'ora, non mi ero ancora rimesso dall'emozione, quando un caporale mi disse: ' Guarda che perdi sangue dal... sedere '. Mi accorsi soltanto allora che avevo cinque profonde baio-

nettate nelle natiche e capii che il ' mio ' russo mi aveva inseguito così davvicino che mi aveva raggiunto altrettante volte con la punta della sua baionetta. Ma non me n'ero mai accorto. E non mi aveva mai colpito giusto: un miracolo ».

* * *

Il tenente Ciro Michelini, dei *Granatieri di Sardegna,* narra un episodio molto semplice, ma esemplare nella sua grande umanità. Esso dimostra quale fu l'animo delle nostre truppe nella lunga e dura campagna, e che cosa poteva succedere nella ' strana guerra '.

« Autunno 1942: il XXXII battaglione controcarro *Granatieri di Sardegna* ha le sue compagnie cannoni dislocate sul Don, ciascuna in appoggio a una divisione. Si aspetta l'inverno e, col freddo, l'offensiva russa. Occorre legname per coprire i ricoveri, per difendersi dal freddo, dal fuoco. Poiché i granatieri delle compagnie in linea non possono lasciare il posto, il plotone Comando di battaglione riceve l'incarico di approntare il legname, tagliando alberi nei boschi della zona. Al plotone vengono affidati cinquanta prigionieri di guerra russi, affinché siano utilizzati a ' far travi '.

Ogni mattina il gruppo lascia il villaggio in cui è acquartierato e, munito di seghe, asce, accette, si avvia al bosco. Un sergente comanda la scorta. I prigionieri lavorano tranquillamente,

con impegno. Parlano con i granatieri (Dio sa come faranno a capirsi, ma si capiscono), nelle pause fumano con gusto le micidiali Milit-spaccapolmoni. Il pomeriggio si rientra.

Si va avanti così per vari giorni. Un pomeriggio, il sergente che comanda la scorta si presenta stralunato al Comando: ' Sior tenente, è successo un guaio! ' ' È scappato qualcuno? ' ' No, sior tenente, anzi, il contrario: i prigionieri sono cinquantadue. ' ' Hai le traveggole, Trevisan? ' ' No, sior tenente, sto bene, ma venga a vedere. ' L'ufficiale va. Adunata, conta, riconta: cinquantadue. Ma come si fa a vedere quali sono i due intrusi? E chi sono? Sembrano tutti uguali, i nomi sono difficili, non si capiscono bene. ' Be', pazienza ', conclude il tenente, ' preleva due razioni in più. '

Tutto ritorna a girare con il solito ritmo per vari giorni finché rieccoti il sergente: ' Sior tenente, *mi* divento matto: oggi sono cinquantacinque! ' ' Sammarco ', grida il tenente, ' adesso basta, è troppo. '

Adunata generale, prigionieri e scorta: si controlla, si rigira: cinquantacinque.

Il tenente si arrabbia non poco. ' Ragazzi ', dice serio a quelli della scorta, ' possibile che nessuno di voi abbia visto, sentito qualcosa? Non cercate di farmi fesso: fuori il rospo e in fretta! '

Lunghi attimi di silenzio. Finalmente, si fa avanti un caporale e, con sonoro accento toscano: ' Signor tenente ', dice puntando l'indice, ' quello lì con i capelli color stoppa e la cicatrice stamane 'un c'era '.

L'indicato, un ragazzo magro e curvo, se ne sta a testa bassa, le mani dietro la schiena. ' Chi sei, di dove vieni? ' Silenzio. ' Sammarco ', bestemmia il tenente, ' chiamatemi il tenente medico e quello che lo aiuta in infermeria, quello di Čeljabinsk. Il medico dice di capire il russo, il russo di capire l'italiano. Vediamo cosa vien fuori. '

Arriva il medico con quello di Čeljabinsk. ' Senti, Paolo ', dice l'ufficiale, ' qui succedono i miracoli. ' E gli spiega. Il medico ascolta, il bruno volto di calabrese attento. ' Ho capito ', dice, ' adesso vediamo. Celjabinsk ', chiama, ' *idì sudà,* vieni qui! '

Il russo accorre premuroso. È un prigioniero di al di là degli Urali. Qualcosa di italiano deve pur sapere se è riuscito a far capire che la sua città, Čeljabinsk, è molto più lontana dal Don di Roma. Parla con il medico, a lungo. Lo sforzo di capirsi è evidente, è una fatica fisica. Poi vanno a parlare con quello dai capelli color stoppa. Domande, risposte, traduzione, ripetizioni. ' Allora, Paolo ', si spazientisce l'ufficiale, ' cosa diavolo... ' ' Un momento, Giancarlo, un momento. '

Ancora domande, gesti con le braccia; poi quello dai capelli color stoppa indica altri quattro prigionieri della fila, annuisce forte con il ca-

po e infine si illumina, sorride con quattro o cinque denti di metallo lucido. Il medico raccoglie le idee per un attimo, poi si avvia verso il collega granatiere.

' Nessun miracolo, Giancarlo. I cinque sono prigionieri fuggiti da un campo gestito dai tedeschi, che si trova dall'altra parte del bosco. Radio steppa, l'infallibile radio steppa, li ha informati che, da noi, i prigionieri sono trattati bene. Così si sono nascosti nel bosco, hanno atteso la nostra squadra e si sono mescolati. Ecco tutto. Ora portami i cinque in infermeria per dar loro un'occhiata. Ciao, Giancarlo; impara il russo: può servire. *Davai*, Čeljabinsk, andiamo! '

Il granatiere lo guarda correre verso l'infermeria, seguito dal suo cerusico e dai cinque. Riflette un attimo, poi: ' Trevisan, preleva altre tre razioni in più '.

' Signor sì, sior tenente, *éta voinà*.'

' Ti metti anche tu, adesso, Trevisan, a parlar russo? Che cosa vuol dire? '

' No, sior tenente, so solo quelle due parole e chi sa se le dico giuste. Vuol dire: questa è la guerra. ' »

* * *

Sulla linea, l'inverno non fu, fino all'offensiva sovietica, gran che diverso dall'estate, con piccoli avvenimenti quotidiani, in una guerra che sembrava poco diversa da un « campo d'arma », in

mezzo a una natura placida, senza sospetto della tragedia incombente. Ne dà un bel quadro il tenente Ugo Bassetti, di Torino, che descrive un suo lungo duello con una « katjušia », le temimili lanciarazzi sovietiche montate su camion.

« Tante volte, quella maledetta ' katjušia ' me la sogno la notte, ancora oggi. Stavamo in linea con la mia batteria attorno a Gadiuscje, nella ' piccola ansa ' del Don, e ogni giorno il Comando di corpo d'Armata ci sgonfiava con la storia di una ' katjušia ' russa che arrivava sul punto dell'alba nella zona di Lukjancikov, sparava i suoi otto razzi, faceva fuori quando un Comando di battaglione, quando un paio di carrette, quando un ospedale e poi si dileguava. Mi dettero l'incarico di ' portarmi all'osservatorio ' del Gruppo, per liquidare quella noiosissima vespa. Avevano anche ragione: quando su un comando o un nucleo di truppe arrivano miagolando e tutti insieme i razzi da 150 millimetri della ' katjušia ' l'impressione è davvero deplorevole.

Così andai all'osservatorio. Mi sentivo sicuro del fatto mio, perché ero un buon ufficiale d'artiglieria e avevo una batteria del 149/40 eccellente. Pezzi modernissimi, che sparavano a ventitré chilometri colpi da cinquantun chili, con alta velocità iniziale. La batteria si trovava a quattro chilometri dal Don, e la ' katjušia ' sparava da un punto all'incirca a due chilometri dal fiume, ma

dall'altra parte. Dunque sei chilometri, non più di venti secondi di traiettoria: pensavo che fosse abbastanza facile beccarla.

Prima dell'alba del giorno dopo, stavo con gli occhi incollati al binocolo, in attesa di veder comparire la ' katjušia '. Avevo fatto allarmare la batteria, cosicché tutti stavano ai pezzi, pronti a caricare. Bastava soltanto spolettare e ordinare il fuoco. Devo però premettere che l'artiglieria spara con un sistema suo, tenendo conto di due serie di dati. Quelli ' di base ', che non variano mai, e quelli ' del momento ' che invece possono variare. Perciò sparare è sempre una faccenda abbastanza lunghetta, e bisogna fare un certo numero di calcoli.

Il sole si era appena levato come un disco fulvo sull'orizzonte di ghiaccio, quando vidi la ' katjušia ' arrivarsene allegramente sulla pista nevosa oltre Don. Sul doppio traliccio che sormontava il cassone (era un grosso camion tre assi) si vedevano distintamente i fusi dei razzi già pronti. Venne avanti piano piano, traballando, e poi si fermò accanto a un grande albero nero contorto, che sorgeva in mezzo alla pianura. Ne saltarono giù sei o sette figurette, tra le quali mi sembrò di riconoscere due donne, che subito si dettero a girare freneticamente quattro volanti che sporgevano dal cassone: comandavano grosse gambe a traliccio, che, piantandosi nel terreno, dovevano tener fermo l'autocarro durante il fuoco. Fecero

questo in pochi secondi, mentre io, febbrilmente, calcolavo i dati di tiro relativi a quel punto, nel quale si erano fermati: appena fui pronto, li telefonai in batteria, proprio mentre i tralicci della ' katjušia ' si alzavano e si orientavano. Appena furono pronti e puntati, il personale si scostò di corsa, buttandosi per terra a venti metri dal camion: uno dei soldati aveva una scatoletta con uno stantuffo. Lo vidi distintamente mentre lo spingeva con decisione, buttandosi subito dopo a terra. Con una vampa e un nuvolone nero e grigio, gli otto razzi partirono.

In quel preciso istante udii al telefono la voce del mio ufficiale alla linea pezzi che mi gridava, affannato, il ' pezzi pronti '. Urlai ' fuoco ', prima ancora che finisse, e nel telefono udii il rombo dei cannoni. Quattro secondi dopo, i quattro colpi passarono altissimi sopra l'osservatorio sfrigolando raucamente, e dopo altri otto secondi udii contemporaneamente, o quasi, l'eco giunta traverso l'aria sia dei colpi in partenza sia delle esplosioni in arrivo. Senonché la ' katjušia ' aveva fatto a tempo ad andarsene. Quasi presentissero qualcosa, i russi avevano spiantato i vomeri con la massima celerità, eran risaliti a bordo, ed eran partiti con un balzo del camion. I colpi caddero un po' corti, ma comunque loro eran già a duecento metri di distanza.

Da quel giorno cominciò una gara. Noi ce la mettemmo tutta, accelerando al possibile tutte le

operazioni: avevo quadrettato tutto il terreno davanti a me, calcolando i dati di tiro per quasi ogni punto, e inventato un sistema che chiamavo di alzo medio. I quattro pezzi sparavano non tutti con lo stesso alzo, ma un po' più o un po' meno in modo da colpire una zona più profonda. Ma anche i russi non dormivano. Evidentemente il rischio li eccitava, come un gioco, e ogni mattina riuscivano a risparmiare qualche secondo: dopo un paio di settimane, non scendevano neppur più dall'autocarro, ma si riparavano con dei quadrati che supposi di lamiera. Eran gente di fegato, che ce la fecero sempre. Tra l'altro, furbi come il diavolo: uno dei problemi miei era dove si sarebbero fermati, per sparare: le prime volte mi orientai a pensare che avrebbero sempre cambiato posto, e difatti fecero così per tre o quattro volte. Ma una mattina mi fregarono: si rimisero nello stesso punto della mattina precedente, certo perché avevano fatto il mio ragionamento, ma all'inverso. Ma io ero in condizioni di svantaggio, perché ogni sera il mio colonnello mi telefonava e mi chiedeva: ' E allora? '. Quando dicevo: ' Nulla, signor colonnello ', mi sbatteva il ricevitore in faccia, il che provava duramente i miei nervi.

Ebbi soltanto una piccola consolazione. Un giorno che guardavo distrattamente fuori dell'osservatorio, vidi, lontanissimo, un puntino nero che si avvicinava. Era, come capii poi, una

grossa slitta con due cavalli e quattro soldati imbacuccati. Quando furono più vicini, mi accorsi che sulla slitta avevano anche un piccolo pezzo d'artiglieria con le ruote smontate. Con enorme stupore, e un barlume di speranza, li vidi venire avanti trottando allegramente nell'immensa pianura ghiacciata, finché non si fermarono proprio sotto l'albero nero i cui dati di tiro conoscevo come le mie tasche. Trattenni il fiato: senza fretta, i quattro scesero dalla slitta, tirarono giù il pezzo, gli misero le ruote e caricarono il primo colpo. Ma io, quasi sottovoce, per paura di disturbarli, avevo già dato gli ordini alla batteria. Sentii il rombo dei pezzi, il miagolio dei colpi e poi quattro fontane sbocciarono nel mezzo del gruppetto russo. Volarono per aria, uomini, cavalli e pezzo per un quarto d'ora, certo senza immaginare che dovevano la loro sorte miseranda a una ' katjušia ' troppo furba. »

LA BATTAGLIA

La battaglia che fracassò le ossa alla nostra Armata colse tutti di sorpresa. Le truppe, come si è detto, avevano scavato nella terra ucraina, indurita dal gelo, comode e grandi buche, nelle quali immaginavano di passare un inverno, se non bellissimo, almeno discreto. Per l'aria vagavano voci contraddittorie su una nuova offensiva sovietica: ma i più pensavano che, a primavera, sarebbe ricominciata la marcia in avanti. Perciò, quando venne, la grande battaglia d'inverno parve un episodio locale. Finché non ci si trovò di fronte alla spaventosa tragedia di una ritirata che coinvolse subito l'intera Armata, truppe, Comandi e servizi, dal primo fante all'ultimo cuoco delle lontanissime retrovie, con la sola eccezione del Corpo d'Armata alpino.

Ferruccio Bracalini, sottotenente del 9° Raggruppamento artiglieria d'Armata, racconta bene questo particolare « istante psicologico », nel quale, come in una lampadina che brucia, andarono fulminate le facoltà di ricupero dei nostri soldati.

« Mi trovavo all'osservatorio RV 3, di fronte al Don, proprio là dove il fiume riprende il suo corso pigro e rettilineo dopo la giravolta del ' berretto frigio '. Con ventitré soldati della mia

batteria stavamo in una comoda buca, coperta da metri di terra, e da metri di neve, scavata proprio sul ciglione che con un brusco salto termina al fiume. La buca arrivava a filo con lo strapiombo: cosicché nella parete verso il nemico avevamo praticato due lunghe feritoie, coperte da vetri. Da lì sorvegliavamo, come da un balcone, la distesa oltre Don, con pochi e rari movimenti di truppe russe.

Il giorno 11 dicembre fummo svegliati da un baccano d'inferno. Quella pianura che ci era sembrata così vuota, era punteggiata da centinaia di lampi arancione: le batterie sovietiche impegnate in un fuoco accelerato. Poi ci sfrecciarono sulla testa, provenendo dal dietro, otto apparecchi da caccia con enormi stelle rosse dipinte sulla carlinga. Commentammo amaramente che quelli erano i cannoni e gli aerei che, secondo le circolari del nostro Comando, i sovietici *non* avevano.

Nei tre giorni successivi, la bolgia continuò e si aggravò. Sul fiume gelato seguitavano a passare interi reggimenti sovietici, trascinando i loro slittini neri, carichi di munizioni, viveri, piccoli pezzi da campagna. L'artiglieria dei capisaldi italiani, le mitragliatrici della fanteria sprofondata nelle buche, aprivano varchi paurosi in quelle figurine scure: finché la lastra di ghiaccio fu letteralmente ricoperta di morti e feriti. Ma seguitavano a passare ugualmente.

La mattina del 15, mentre stavo al panoramico

da quaranta ingrandimenti per seguire col cuore in gola l'andamento della battaglia, un mio soldato, che era andato a fare un bisogno fuori dell'osservatorio, ma dalla parte posteriore che permetteva di allontanarsi verso l'interno, rientrò di corsa, bianco come un cencio, urlando: ' Signor tenente, ci sono i russi, stanno venendo qui '.

In pochi attimi dovetti prendere una decisione qualsiasi. Le linee telefoniche erano saltate sin dal primo giorno dell'offensiva sovietica, e con le radio da campo riuscivamo a prendere tutto, anche Radio Varsavia, ma mai i nostri Comandi. Mi dissi che, se avevamo i russi alle spalle, evidentemente la linea delle fanterie aveva ceduto, e allora ordinai ai soldati di armarsi e di uscire sul retro dell'osservatorio, per tentare di fermarli. Non pensavo certo a una ritirata, tanto che mi fermai davanti alla mia branda ad osservare un *nécessaire* d'argento che mi aveva regalato mia madre, indeciso se portarmelo dietro o no. Mi traversò la mente un pensiero: ' Se ci arrivano i russi, finisce che ci si fa la barba Stalin '. Poi decisi di lasciarlo, e presi soltanto la pistola, sei o sette caricatori, e un sacco di bombe a mano di tutti i tipi, romene, tedesche, italiane, ungheresi e russe. Pesava maledettamente, ma forse mi salvò la pelle.

Infilai di corsa il camminamento che portava verso il retro per ultimo, perché i miei soldati

eran già corsi via. Dopo un centinaio di metri, il camminamento finiva con quattro o cinque gradini, e ci si ritrovava all'aperto: li feci d'un balzo solo, ma quando fui cogli occhi all'altezza della pianura nevosa, fui preso da un attimo di paralisi. Davanti a me i soldati, goffe sagome nel biancore accecante, correvano e cadevano, fulminati dal fuoco ininterrotto di un gruppo di un centinaio di soldati russi che stavano sulla destra a circa duecento metri. Sentivo a brevi intervalli la pernacchia lacerante del ' pepescià ', il loro mitragliatore, che noi chiamavamo *parabellum.* Un'arma realmente terribile, calibro undici, capace di sparare verso i mille colpi al minuto. Tra i miei occhi e i soldati, la neve si alzava rabbiosamente, percossa da un'infinità di pallottole che venivano da tutte le direzioni.

Proprio come riflesso condizionato, riuscii a saltar fuori urlando a squarciagola di buttarsi per terra. Fortunatamente gli ultimi mi sentirono, e ripeterono il comando a chi stava davanti a loro. Così in pochi secondi raggiunsi il gruppo di coda, di sei o sette soldati, già stesi a terra, e tutti insieme facemmo uno sbalzo per unirci agli altri, a terra pure loro. Di ventiquattro, però, eravamo già soltanto sedici, tre dei quali feriti.

Ora la situazione era migliorata, anche se rimaneva di peste. Coi moschetti facemmo fuoco a salve unite. Durai fatica a obbligare i miei sol-

dati a sparare tutti assieme, ma con qualche pedata laterale e parecchie bestemmie, ci riuscii. Dopo quattro o cinque salve, mirate abbastanza bene, i russi ne ebbero abbastanza e si buttarono bocconi anche loro. Era già un vantaggio, che andava sfruttato.

Non ero un ufficiale di fanteria e di combattimento ne sapevo pochissimo. In più avevo una paura d'inferno. Ma riuscii a capire che la nostra unica possibilità di cavarcela era quella di obbligare i russi a stare giù, contemporaneamente sganciandoci. Dunque non c'erano che gli sbalzi, che è poi il sistema che usa l'artiglieria ritirandosi. Detti le istruzioni con calma, e divisi i miei uomini in due squadre di otto: mentre la seconda rimaneva ferma sparando al più possibile, la prima avrebbe percorso circa cento metri, buttandosi poi a terra e iniziando a sparare. Così protetta, la seconda si sarebbe riunita alla prima, e così via.

Facemmo cinque o sei sbalzi, perdendo altri quattro uomini, poi i russi capirono l'antifona. Un gruppetto di una decina di loro, durante un nostro sbalzo, corse in avanti parallelamente alla nostra ritirata, ci superò e andò a mettersi tra noi e la nostra meta. Questo era un osso più duro, perché bisognava per forza passar loro sopra, e senza perdere tempo. Perciò rinunziai agli sbalzi a favore di un attacco finale: ci riposammo un istante e poi, tutti insieme, lanciammo i due

terzi delle bombe a mano che avevamo, trattenendone un paio per ciascuno. Poi ci alzammo in piedi, senza un secondo d'interruzione, e ci buttammo in avanti. Quelle poche decine di metri me le ricordo: si vedevano i russi a terra nelle loro divise marrone, coi fucili puntati verso di noi, dalle cui bocche uscivano piccoli lampi arancione. A trenta metri, gettammo le nostre bombe nel mucchio, ma ne vidi parecchie che saltellavano senza esplodere, perché chi le lanciava si era dimenticato, evidentemente, di sfilare la prima sicura. Arrivammo addosso ai russi urlando e io mi ricordo che detti una tremenda pestata con lo scarpone a un elmetto affondato nella neve, con dentro un soldato, naturalmente. Ma se fosse vivo o morto, o soltanto spaventato, non so. In un attimo fummo di là e tutto cessò d'incanto: seguitai a correre per un mezzo chilometro, senza pensare a nulla. Poi mi voltai: eravamo rimasti in tre. Gli altri due erano feriti, e uno molto grave. Mi morì tra le braccia prima di venti minuti.

Ancora non avevo capito cos'era successo, così pensai di camminare ancora finché non trovassi qualcuno al quale dare le informazioni che avevo raccolto a così caro prezzo. Percorsi forse un paio di chilometri, poi capitai in una insospettata valletta, una specie di *balka*, ma assai ampia, che correva parallela al fronte. Sembrava che non vi fosse nessuno, ma poi, guardando bene,

vidi che nel fondo ci dovevano esser delle buche, con degli uomini. Difatti non avevo sbagliato: era una batteria di cannoni da 75 della fanteria, forse della *Ravenna*, forse della *Pasubio*, non pensai a chiedere. La comandava un certo capitano Curini, con la barbetta, molto deciso: era rimasto con soli trenta uomini e sassanta colpi di cannone, oltre alle munizioni delle due mitragliatrici d'ala. Ascoltò il mio racconto senza batter ciglio e poi mi disse: ' Benissimo. Io non ho più ufficiali, per cui li aspetteremo così: tu prendi venti dei miei soldati e ti metti dietro quell'albero là. Io rimango alla linea pezzi con i restanti dieci. Quando i russi arrivano, li lasciamo scendere dalla collina e poi tu li attacchi di fianco, e io do sotto coi pezzi. Vedrai che faremo un bel lavoro '.

Non ero molto persuaso, e meno lo divenni quando cercai di trascinarmi venti soldati sconosciuti verso l'albero indicato dal capitano, a metà del declivio che portava alla batteria. Come me, si rendevano conto anche loro del fatto che non era materialmente possibile nascondersi dietro l'albero scheletrico, e che quindi i russi ci avrebbero visto e stecchito subito: però andammo dove ci era stato detto, e cominciammo ad attendere.

Fortunatamente, il capitano ci ripensò. Dopo una mezz'ora ci mandò a chiamare e mi disse che per far quel lavoro eravamo troppo pochi.

Perciò me ne andai nella buca di destra, dove stava una mitragliatrice Fiat col fuoco acceso sotto, per mantener l'olio bello sciolto. Nessuno parlava, dei tre o quattro che c'erano già: mi salutarono con un gesto lento della mano all'elmetto, ma non mi chiesero neppure da dove capitavo e perché ero lì.

Non mi ricordo quanto tempo passò, forse un'ora, forse, magari, dieci minuti soltanto, è difficile dire. Poi dalla cresta della collina che avevamo davanti cominciarono a comparire i russi. Venivano avanti lentissimi, circospetti, con i lunghi fucili che facevano una sbarretta diagonale sulle loro sagome nere: erano all'incirca su una lunga fila irregolare, aperta per un duecento metri, ma subito dopo ne comparve un'altra, poi un'altra ancora. In breve tutto il versante della collina si coprì di forse un millecinquecento uomini che venivano avanti, sempre più vicini, in un silenzio sovrannaturale. Io e gli altri nella buca eravamo pezzi di ghiaccio: aspettavamo, come convenuto, che il capitano sparasse la prima salva, per poi andargli dietro con le mitragliatrici.

Quel diavolo di capitano doveva avere i nervi bene a posto, perché lasciò avvicinare i primi russi fino a meno di cinquanta metri. Io pensavo, come un meccanismo inceppato: ' Ora ci vedono, ora ci vedono, ora ci vedono... ' quando partì rombando la prima salva di batteria spo-

lettata a zero: con i colpi che esplodevano in mezzo alle file sovietiche. Con la mitragliatrice cominciammo a innaffiare freneticamente, e fortunatamente partì bene, cosa che succedeva non troppo spesso.

I russi si dimostrarono eccellenti soldati, perché, dopo una frazione di secondo di paralisi, tentarono di venire in batteria, che era poi l'unico sistema di cavarsi d'impiccio. Urlando ' urrà, Stalin ', in un modo che ci fermò la circolazione del sangue, corsero in avanti, sganciandosi dalla cintura le bombe a mano e gettando i lunghi fucili. Non ce la fecero per un pelo: i più vicini morirono a dieci metri nemmeno, e gli altri si gettarono a terra scavando con tutto il corpo frenetiche buche nella neve. Allora, mentre la paura ci passava lentamente, mentre riprendevamo a respirare dopo quell'istante terribile, cominciammo a mirarne uno per uno con la mitragliatrice: gli sparavamo addosso, così disteso, finché non sobbalzava, e allora passavamo a un altro. Continuammo così per mezz'ora, finché sul versante della collina non si mosse più nulla: avevamo sparato, con tutt'e due le mitragliatrici, più di quindicimila colpi, esattamente tutti quelli che avevamo.

Nessuno, però, si era curato di un soldato sovietico che stava sulla cima della collina, che aveva un sacco quadrato sulle spalle. Quello era di certo un radiotelegrafista e non pensammo

a spararglі per primo, come avremmo dovuto se avessimo saputo far bene il nostro mestiere. Non disturbato, egli evidentemente segnalò quello che stava succedendo al suo reggimento: per cui, a un certo momento, cominciarono ad arrivare urlando delle grosse valige d'artiglieria, che mi parvero, così a occhio, colpi da 152. I primi arrivarono corti, e gettarono per aria un bel po' degli stessi soldati sovietici stesi nella neve, morti o vivi che fossero. Ma poi il tiro si allungò e ci piovve direttamente sulla testa, sfasciando tutto.

Stavo ancora sparando con la mitragliatrice, quando mi voltai per caso, e scopersi che ero rimasto solo. Come in un lampo, capii che gli altri se ne erano andati, e allora, con l'energia della disperazione, sfilai dal treppiede la mitragliatrice e risalii in tromba il camminamento. Dopo pochi metri c'era un bivio e d'impulso presi a destra, soltanto per ritrovarmi nella deserta linea pezzi, proprio mentre dall'altra parte stavano entrando sette od otto russi, scampati, Dio sa come, al nostro fuoco. Ci guardammo interdetti negli occhi per mezzo secondo, gettai loro addosso la Fiat, rituffandomi nel camminamento. Questa volta azzeccai la direzione giusta, e dopo dieci minuti raggiunsi il resto della colonna del capitano Curini. Quei passi che muovevo erano i primi di una ritirata che sarebbe durata tre mesi, per mille chilometri. »

* * *

Quasi nell'identico luogo, quota 192, tristemente nota ai nostri soldati, e quasi nello stesso momento, il soldato Giovanni Dellepiane, del 90° fanteria, stava vivendo un'avventura a raggio ancor più limitato, ma per lui, che ci vedeva la pelle in gioco, della stessa importanza:

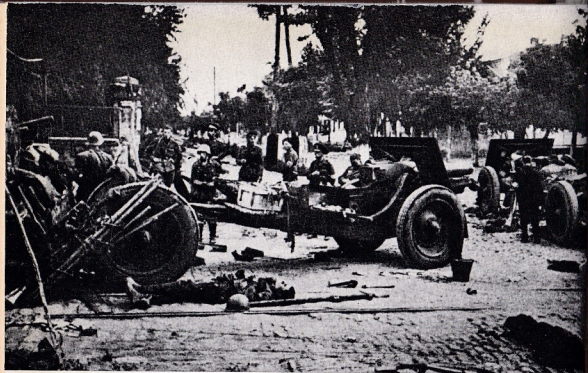
« Sento la voce del tenente Zaccaria chiamarmi: 'Dellepiane, c'è un ferito da portare all'ospedale! '

'Subito signor tenente! '

Nella postazione siamo circa trenta uomini, un plotone, e dobbiamo viverci, dormirci, scaldarci e farci la guerra. Fare parte d'un plotone mortai da 81, pure in forza a un reggimento di fanteria, nel mio caso il 90° della divisione *Cosseria,* è, nella gran calamità della guerra, una relativa fortuna.

Si sta un po' più arretrati delle truppe di linea, dei fucilieri, per intenderci.

Li vedevamo, costoro, quasi tutti i giorni, andavano nel vivo della mischia. Passavano accanto la postazione in lunghe file silenziose, già esausti, ci guardavano con strani occhi spiritati, lucidi, come presaghi e mai, come allora, mi sentii veramente fratello a un altro uomo. Raramente ritornavano, soltanto le barelle coi feriti, gli altri prigionieri o morti. La pena che prova-

A contatto col nemico. I serventi al pezzo tedeschi in azione sul fronte russo, agiscono con il sincronismo e l'eleganza di un perfetto meccanismo d'orologeria. È ancora la prima fase della lunga, terribile campagna orientale: l'esercito tedesco è il più potente organismo militare del mondo. Il freddo, l'interminabile steppa, la tenacia sovietica finiranno per travolgerlo nel giro di quarantasei epici mesi (*Foto Bauer PK*)

Sopra: Una batteria avversaria viene catturata (*Foto Hanns Hubimann PK*)

L'unico superstite nemico corre incontro al fotografo alzando le braccia

Sotto: Le truppe tedesche entrano a Chisinau in fiamme: cinque prigionieri

vamo per quegl'infelici somigliava alla pena per noi stessi.

A non voler essere struzzi, non ci facevamo soverchie illusioni. Le cose andavano maledettamente male: i russi dilagavano dovunque. Era soltanto questione di giorni, poi sarebbe toccato a noi!

Era terribile pensarlo, eravamo tanto giovani, ma era la cruda realtà!

Stavamo in quel settore del fronte, dalla metà di novembre del 1942, una specie di conca alle pendici d'una quota, quota 192, già da parecchi giorni teatro di duri combattimenti, e che passava, talvolta di ora in ora, dai nostri ai russi e viceversa. I russi in divisa bianca erano, in lontananza, invisibili. I nostri, invece, in grigioverde (amara verità!) si distinguevano nettamente sulla neve, di laggiù li vedevamo avanzare o retrocedere secondo la pressione russa. Le bombe che scoppiavano sulla neve sollevandola davano l'illusione di bambagia, sembrava un candido gioco. Ma quella bambagia, che si arrossava di sangue, mi faceva la pelle d'oca!

In postazione non si sparava, stavamo lì inerti, ad aspettare il rancio quando arrivava, a spolettare bombe, a imprecare e a chiederci stupiti, dentro di noi, come mai il coltello rovente della battaglia non fosse ancora entrato nel vivo delle nostre carni! Ricordo, un giorno, l'inaspettata visita d'una 'katjušia'. Contammo quattordici

colpi tutti attorno alla postazione, e nessuno, per fortuna, dentro.

Chiamo l'altro portaferiti (un toscano del '21 arrivato con i complementi), prepariamo la barella e chiedo al tenente Zaccaria, ch'è fuori la postazione, dove si trova il ferito. ' Lassù nella baracca, in cima alla salita ', risponde il tenente. Ci avviamo su per la salita, proprio di fronte a quota 192. A metà strada troviamo un capitano, armato di moschetto. Sappiamo del suo ingrato compito in quel passaggio obbligato del fronte: fermare a ogni costo eventuali disertori. È la guerra! Carichiamo il ferito. Ha le gambe fasciate alla meglio, è pallidissimo, ma non si lamenta. Ricordo bene il suo nome, si chiama Martin, è di Santa Margherita Ligure, è ritornato.

Bene, l'ospedale c'è ancora. Scrivo ' ancora ' perché quelli erano momenti in cui tutto risultava provvisorio, tutto era aleatorio, come un gioco d'azzardo.

Lasciamo il ferito e prendiamo la via del ritorno. Camminiamo silenziosi in quella bianca pianura senza confini. Il panorama è opprimente, rabbrividisco, ho l'impressione che il freddo mi penetri nel cuore. E colpi, colpi, per fortuna ancora lontani. Io sono in preda ad angosciosi pensieri. Ritornare laggiù in postazione, un'altra lunga notte, dormire, macché dormire, svaporare in un'incoscienza piena di incubi, stretti l'uno all'altro, scambiandoci i pidocchi, la

sporcizia e il fiato, tutto, pur di difenderci dal gelo tremendo! E ogni momento può essere l'ultimo, cosa possono fare e vedere due sentinelle sole, fuori della postazione, bocconi su una coperta distesa sulla neve? Cosa possono due sentinelle sole, disperate, armate di fucili 91, contro il buio, il gelo tremendo, e i *parabellum* delle pattuglie russe imbaldanzite? Meglio non pensarci, tanto non cambia niente, armiamoci almeno dell'antico fatalismo della naja...

Imboccando la discesa che ci porta alla postazione, incrociamo ancora il capitano armato di moschetto. Tanto per parlare, chiediamo: ' Signor capitano di chi è la quota? ' ' Nostra! ' ci risponde l'ufficiale, senza esitare.

Salutiamo, passiamo oltre. Senonché, arrivati a fondo pendio, a circa cinquanta passi dalla postazione, io che sto davanti la barella vedo improvvisamente come un fiorire di buchi della grossezza d'una noce, formarsi sulla neve a una spanna dai miei scarponi. Mitraglia! Ci mitragliano! I russi hanno in mano la contrastata quota, vedono scendere tranquilli quei due puntini neri, e danno loro il benvenuto; e poiché le pallottole sono più veloci del suono, prima vedo i buchi, e poi sento i colpi.

Abbandono le stanghe della barella, do un urlo al mio compagno, e in un batter d'occhio ci rotoliamo in una cunetta sul ciglio della pista. Capisco: in questi giorni tra il Don e il Donez,

nell'arco di migliaia di chilometri quadrati, accadevano cose importantissime; interi reggimenti annientati, un'Armata in sfacelo, il fronte lacerato, una guerra perduta. E tuttavia, dietro un cespuglio (sì, c'era un cespuglio, sembrava che il destino l'avesse piantato lì apposta) ci sono anche due piccoli uomini, lunghi distesi, pieni di paura. E a questi piccoli uomini si presenta, con estrema urgenza, un tragico dilemma!

Si trovano tra due fuochi. Uno, ironia del frasario comune, è il gelo; l'altro è veramente il fuoco delle mitragliatrici! Siamo comodamente allungati, bocconi, sulla neve, vediamo spuntare dai teli da tenda che coprono la postazione, le bocche protese dei mortai... Ogni minuto che passa aggrava la situazione. Aspettare che faccia buio, non si può: così a occhio ci sarà perlomeno ancora un'ora di giorno; ed è umanamente impossibile non congelare in un'ora, sdraiati come siamo sulla neve a più di trenta sottozero!

Non è la nostra, lo so, una situazione epica. Omero sarebbe sprecato. E tuttavia, ci troviamo lì, dietro un cespuglio, a contatto del gelo tremendo: due piccoli mondi di carne e ossa che vogliono disperatamente sopravvivere. Mi sfilo un guanto, tiro un po' giù il passamontagna che mi copre sino agli occhi e mi frego energicamente il naso. Sento il freddo penetrare i poveri panni che indosso, ho l'impressione di stare nudo. Se non ci muoveremo, tra poco non sentiremo

più il freddo, uno strano subdolo torpore si impadronirà delle nostre membra. Ne ho già fatto esperienza quando ero di sentinella attorno la postazione, però sdraiato su due coperte e il turno durava soltanto venti minuti.

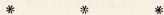
Guardo quota 192: mi appare come lattiginosa, uniforme, i combattimenti devono essere cessati; penso, con una stretta al cuore, ai nostri. Qui attorno un silenzio quasi irreale, sembra non esistere questa fetida guerra. Sento toccarmi un piede: è il mio compagno. ' Dellepiane, che facciamo? '

' Eh, che facciamo?... Qualcosa faremo!... ' rispondo io, evasivo. Ma dentro di me è già maturata un'ovvia decisione.

Un momento di silenzio.

' Senti ', riprendo bruscamente, ' qui bisogna decidere: o finire duri come stoccafissi, o tentare un balzo fin là! Comunque io tento, e non è detto che quelle dannate pallottole siano proprio nostre! Ah, cerchiamo di correre zigzagando, capito? '

Giro un poco la testa all'indietro, guardo il mio compagno: i suoi occhi mi prendono d'infilata con disperata decisione. In una tacita intesa balziamo di scatto in piedi e via come centometristi verso il filo di lana. Ci buttiamo ansanti, a pesce, dentro la postazione. Poco dopo giungeva l'ordine di ripiegare verso ovest. Cominciava la ritirata: ma è un'altra storia ».

* * *

Ma la battaglia ebbe anche altri aspetti, che non si ritrovano nelle scheletriche narrazioni dello stato maggiore, più preoccupato di documentare la vicenda delle Grandi Unità, dei reggimenti, qualche volta dei battaglioni, che persuaso dello scendere fino all'uomo, a questo piccolo atomo che « fa » la guerra, senza il quale il fatto d'arme non esisterebbe se non nella vuota astrazione. E l'episodio seguente, nel quale il protagonista, sottotenente A.C. di Pavia, guadagnò la medaglia d'argento, prova che distanza può correre, a tutto vantaggio dell'uomo, tra un resoconto ufficiale e un « vero » racconto:

« Sono divenuto eroe per forza, perché non c'era null'altro da fare. O morire, o diventare eroe. Ho scelto la seconda soluzione: attorno a Dubovikov, il 18 dicembre 1942, mentre mi ritiravo, da solo, verso ovest.

La giornata era freddissima, ma piena di sole, e la neve secca crocchiava sotto gli scarponi. Dal naso mi scendeva costante quel rivoletto acquidoso che nulla pareva arrestare, in nessuno Sul passamontagna, davanti alla bocca, si era già formato da un pezzo un disco di ghiaccio molto fastidioso. Comunque, andava ancora bene: nella notte, il mio reparto le aveva toccate sode. La maggior parte dei miei amici, dei miei soldati

eran rimasti per sempre sulla neve, duri come sassi. Camminare con quel sole chiaro era già un dono di Dio: bisognava andarci piano, a lamentarsi.

Sentii il carro che era a forse duecento metri da me, alle spalle. Mi girai di scatto e lo vidi, nero e grosso, puntato proprio sopra di me. Un T34, con la botola aperta, ma nessuno fuori: veniva avanti con cigolii strazianti, che mi parvero piuttosto funebri.

Ero rimasto fermo, imbambolato a contemplarlo, senza accorgermi che a un centinaio di metri da me camminava un'altra figuretta d'uomo, certo un soldato italiano, chissà di quale reparto. Come me, anche costui aveva sentito il carro alle sue spalle, si era voltato, ma aveva fatto una sciocchezza: a tracolla aveva il fucile, se lo era sfilato e stava sparando contro il bestione. Sentii due, tre schiocchi secchi, attutiti dalla vastità della pianura scintillante di neve. Era il '91, non c'era dubbio.

Il carro se ne accorse subito. Voltò appena la torre e lasciò andare una corta raffica di mitragliatrice. Questa la sentii molto meglio: più pesante, più vicina, più lugubre. La figuretta si accasciò lentamente, scomparve: la paura non mi impedì di sentire un rapidissimo attimo di pietà e di rabbia. Povero, sciocco soldatino!

Le gambe mi si mossero da sole. Credo che la primissima reazione sia stata quella di scappare.

Ma qualcosa dentro di me ragionava ancora: non c'eravamo che io, la pianura sterminata e il carro. Non un'isba, non un albero, non un qualsiasi movimento del terreno: l'unico posto sicuro, per non morire subito, era accanto al carro. Mi misi a correre come un matto, fissando il mio nemico, col cuore che mi martellava.

Avevo fatto sì e no la metà della distanza, che dal carro mi videro: la torre girò di scatto, puntandomi addosso. Ma io avevo, in fondo, la meglio. Scartai di lato proprio mentre mi sparavano, e poi feci ancora uno scarto al contrario. Mi mollarono ancora una raffica, ma io ero arrivato nell'angolo morto, le loro mitraglie non potevano andare in depressione: da quella morte rapida ero in salvo.

Mi misi a correre accanto al bestione, con la mente in subbuglio. Che potevo fare? Non potevo correre in eterno, e se mi fossi lasciato cadere mi avrebbero mitragliato da dietro. Di armi non ne avevo, solo la Berretta calibro 9, con soltanto un caricatore, per giunta.

Dall'imbarazzo, mi tolsero loro. Stringendosi nelle spalle, dalla torretta uscì a mezzo busto un biondo, col casco di pelle slacciato. Aveva addosso una *rubaska,* quella specie di casacca-materasso trapunta che quasi tutti i russi portano d'inverno. E questa gli fu fatale, perché ebbe grane grosse a sfilare il braccio destro dall'apertura della torre. Avevo capito benissimo che era

armato, e che intendeva spararmi dall'alto del carro: perciò, sempre correndo, mi ero slacciato la fondina, mi ero tolto il guantone di stoffa e pelo di coniglio, e avevo tirato giù il percussore della pistola, augurandomi che ci fosse il colpo in canna. Anche attraverso il secondo guanto di lana, il metallo mi bruciava come il fuoco, ma dovevo resistere. Mi fermai di colpo, mentre il carro seguitava a muoversi, presi bene la mira e sparai due cartucce.

Presi il russo nel collo e nel torace. Alzò di colpo la mano armata al cielo e si abbatté all'indietro, come una marionetta. Io ansimavo dall'emozione e dalla tensione. Ancora una volta, agii sotto la spinta di un impulso irrazionale. Ripresi a correre di poppa al carro, accecato dagli gnocchi di neve che i cingoli sollevavano, mi aggrappai a una barra di ferro che sporgeva sulle griglie del motore e mi issai sulla breve coperta posteriore. Poi mi alzai in piedi, con il busto a livello della torre.

Proprio in quel momento due mani, dal di dentro, spinsero per le gambe il carrista che avevo ucciso: uscì completamente dalla torre, scivolò lungo la parete, batté sul cingolo di destra e cadde a terra, nella neve, come un fantoccio senza anima. Dal pozzetto di accesso della torre, così liberato, comparve una testa, seguita da un paio di spalle: e io gli sparai un terzo colpo, quasi appoggiandogli la Berretta a un

orecchio. Questo scivolò dentro, con la stessa rapidità con la quale era emerso.

Allora mi affacciai al portello, e guardai nell'interno del carro: sul piancito giaceva il secondo carrista ucciso. Appena davanti a lui c'era lo schienale del conducente: se ne vedeva un pezzo di schiena, la base del collo, le due braccia che sparivano verso il volante. Non si era accorto di niente, tutto era stato coperto dal ruggito del motore. Gli sparai nella schiena i tre ultimi colpi che mi rimanevano: poi saltai giù dal carro, con le mani tremanti.

Lo vidi che si allontanava, sbandando a colpi secchi, col motore che si affievoliva. Poi si fermò, col suo carico di morte. Rimisi la pistola, vuota, nella fondina e ricominciai a camminare ».

LA RITIRATA

NESSUNO che non vi abbia partecipato potrà mai conoscere, capire appieno cos'è stata la ritirata dell'Armata italiana in Russia. I fatti non contano: quando essi sono stati minutamente elencati, tanti morti, tanti feriti, tanti congelati, tanti scontri, mitragliamenti, agguati, gesti di eroismo o di viltà, non si è ancora detto nulla. Perché bisogna aggiungere il freddo, la fame, le allucinazioni che si impadronirono di tanti dei nostri soldati. E poi lo scoramento, la stessa incommensurabilità della tragedia, la distanza enorme dalla Patria, l'assoluta mancanza di notizie, la constatazione, che ben presto ciascuno fece, che i Comandi non solo non ne sapessero più dell'umile fante, ma che neppure esistessero più, come svaniti nella tragedia. Questo, prolungato per mesi, e per centinaia e centinaia di chilometri, perché per alcuni reparti la ritirata non cessò che nella Russia Bianca e nel marzo del 1943, essendo cominciata a dicembre del 1942, agli estremi confini est dell'Ucraina.

Ma quand'anche si riuscissero a elencare tutti i fatti, tutti i sentimenti, tutte le parole che vennero dette e scambiate, non si avrebbe ancora l'immediatezza, la perentorietà, il grado di terribile realismo che quell'esperienza, certamente unica, ebbe. Soltanto in alcune testimonianze,

come in quelle che presentiamo, la semplicità della narrazione, il suo valore esemplare, possono dare come un pallido riflesso di ciò che veramente fu. Prende per primo la parola un semplice fante della *Cosseria*, Fabio Rolando, di Arezzo, per descrivere il punto esatto in cui, sul suo fronte, la ritirata ebbe veramente inizio.

« Niente potrà mai cancellarmi dalla memoria la scena di Kantemirovka, la mattina del 18 dicembre, se non sbaglio. Comunque, le date non hanno importanza: è quel giorno in cui la ritirata si mutò in disastro, un giorno che moltissimi di noi preferirebbero strappare dalla memoria.

Ero arrivato la sera prima, con i miei commilitoni, dal fronte del Don, passando per Taly e Danzevo. Entrammo in Kantemirovka, il Centro logistico K, in condizioni di spirito e fisiche molto precarie, ma non ancora brutte del tutto: avevamo parecchi autocarri, qualche arma pesante, quasi tutto l'armamento individuale. I reparti stavano ancora assieme, per quanto frammisti in una bolgia raccapricciante: c'erano elementi di almeno tre divisioni, *Cosseria, Ravenna, Pasubio*, e forse di altre due, *Celere* e *Torino*, più artiglieria, genio, carabinieri, milizia, di tutto. Ognuno andò a dormire in un'isba della cittadina, facendo attenzione a non disperdersi troppo.

La gente di Kantemirovka si strinse parecchio, qualcuno scomparve addirittura da casa, lasciandocela tutta a disposizione. Non so bene: eravamo troppo stanchi e provati, dopo ottanta chilometri di ritirata, per osservare quel che succedeva attorno a noi.

Come mi sdraiai sul letto, mi entrò un gran brivido, e mi accorsi di avere la febbre. Corgiat, che era con me, uscì di nuovo, cercò il tenente medico e tornò con lui dopo una mezz'ora. Mi ascoltò il polso, mi misurò la febbre, mi guardò con i suoi occhi freddi, ma sempre con un bagliore di umorismo casertano, e poi mi disse: ' Quaranta. Riposo in branda per cinque giorni, brodo di cappone, e mi raccomando non muoverti. Intesi? '

Vaneggiavo un poco, e Corgiat, per tenermi su, mi raccontò che tutti gli ufficiali erano andati a rapporto in piazza ' dal generale ', e avevano ricevuto le nuove destinazioni. Noi, la mattina dopo alle dieci, avremmo dovuto andare a Mitrofanovka ' per ricostituirci '. Mitrofanovka era a quaranta chilometri. ' Vedrai ', concluse Corgiat, ' che lì ti rimetti benissimo. È febbre di stanchezza. O di fifa. '

La mattina dopo, mi svegliai sentendo il rumore dei pesanti scarponi di Corgiat. L'orologio segnava le otto, c'era tutto il tempo per prepararsi e andare all'adunata in piazza, che era alle nove. Cominciai a vestirmi sentendo un gran freddo, e anche un languore allo stomaco, che in-

terpretai come un buon augurio. Se avevo fame, stavo meglio.

Mi stavo abbottonando il cappotto, quando sentii delle detonazioni secche e lontane: sembravano 88 tedeschi, ma facevano un rumore meno metallico. Discutemmo un poco su cosa fossero, mentre ci preparavamo il caffè col solito sistema, versando acqua bollente su due pugni di caffè macinato sul fondo della gavetta. Poi Corgiat rimase con la gavetta fumante in mano e l'aria intenta, come guardasse fuori dell'isba, attraverso i muri. Si sentiva una specie di urlio, un rumore di motori, scoppi sempre più vicini.

Andai alla porta dell'isba, che dava sullo stradone per Vorošilovgrad e quel che vidi mi fece gelare il sangue nelle vene. Dal centro della città stavano arrivando a velocità vertiginosa decine e decine di autocarri, che tenevano tutta la larghezza della strada, cioè una ventina di metri. Poiché era una sola lastra di ghiaccio, ad avvallamenti e gobbe, sembravano barche sul mare infuriato: slittavano, si sbattevano addosso l'un l'altro, urtavano contro gli angoli delle isbe. Su ogni camion, Lancia 3 Ro, 626, Bianchi Miles, si vedevano nei cassoni soldati pigiati come saracche. Altri erano pressati nelle cabine di guida, alcuni sui tetti, e persino attaccati con le mani ai teloni, di fianco, con le gambe penzule, che quasi strascinavano sul terreno. Proprio mentre mi passavano davanti come fulmini, vidi due

autocarri che si urtavano lateralmente, massacrando i disgraziati appesi: caddero come acini d'uva, e subito il ghiaccio sotto di loro cominciò ad arrossarsi di sangue.

I camion seguitavano a passare, a schiere compatte, ma ora si aggiungevano soldati a piedi, motociclisti, persino carrette di fanteria, coi cavalli frustati senza pietà: un fiume di uomini e cose che scorreva disordinatamente verso Vorošilovgrad, come incalzato da un pericolo invisibile. Una scena da tregenda, incomprensibile.

Cercai di fermarne almeno venti, prima che uno dei fuggenti a piedi si arrestasse un attimo. Indicando col braccio piegato dietro, la faccia stolida e tesa, mi disse: 'I russi, ci sono i russi, vengono giù dalle colline'. Poi riprese la sua marcia, quasi a passo di corsa.

Mi spinsi per cento metri verso il centro, fendendo la calca al contrario, e giunsi in una piazzetta ingombra di gente urlante. Su un lato sorgeva un brutto edificio basso, evidentemente in fiamme. Dal tetto, dalle finestre, uscivano pigre volute di fumo, un fumo grasso e oleoso. Un pezzo di parete era caduto, colpito da un proiettile, e dalla parte bassa della ferita, stava uscendo un fiotto giallastro, che sembrava una densa melassa. C'erano tre prigionieri sovietici, di quelli che usavano per i lavori pesanti, che ci si rotolavano in mezzo con espressione beata, portandosi alla bocca manciate di quella materia.

Mi avvicinai e scopersi che si trattava di burro, miele, marmellata, formaggio, tutto fuso insieme dall'incendio che divampava all'interno della costruzione, che poi era il magazzino generale dell'Intendenza. Dalla porta principale continuavano a uscire soldati frettolosi: chi con una forma di formaggio sotto il braccio, chi con due fiaschi di vino, chi con un bidone di burro. L'insieme era disordinatissimo, ma alacre: ciascuno faceva qualcosa di preciso, secondo il suo umore, la sua paura, le sue inclinazioni.

Dalla piazzetta si vedevano le basse colline bianche che circondavano la cittadina a oriente. Appena sotto la linea di cresta osservai otto carri sovietici, a semicerchio: erano fermi e sparavano a intervalli regolari, si vedevano le vampe gialle e luminose sulla bocca dei pezzi. Un istante dopo il colpo si abbatteva sulla città con uno schianto: non facevano gran danno, ma seminavano il panico.

Ma vidi anche che la maggior ragione del panico non dipendeva dai carri. Più in basso di loro c'erano forse un duecento uomini a cavallo che stavano scendendo il versante, verso la città. Feci appena a tempo a vederli, che la linea delle case me li coperse: montavano cavallucci neri, certamente siberiani, rotti a tutte le temperature. Quand'ero sul Don, avevo visto arrivare, dall'altra parte del fiume, una divisione siberiana: erano scesi da cavallo nella rasa pianura mentre

calava la notte, si erano avvolti nelle coperte e avevano dormito così. La mattina dopo erano ancora sdraiati per terra, come un immenso campo di cadaveri. Guardandoli coi binocoli, avevo pensato che con una notte a trenta gradi sotto zero chiunque di noi sarebbe stato certamente un cadavere. Ma loro no.

Tornai sui miei passi, indeciso sul da farsi. Il fiume dei carri stava diminuendo, ma gli ultimi a passare straziavano il cuore. Dai primi erano state buttate fuori centinaia di cassette di munizioni, elmetti, cucine militari, coperte, mitragliatrici, cofani d'artiglieria, fucili, proiettili: e uomini, feriti, morti, lacerati in cento modi. Investiti, caduti dagli autocarri, travolti. I camion che sopravvenivano seguitavano a sobbalzare su tutti questi ostacoli, uomini e cose, tra le grida dei feriti, le maledizioni di coloro che fuggivano a piedi. Ne vidi alcuni che da un lato della strada spiccavano un balzo per attaccarsi, comunque, a un autocarro: vi battevano contro, ricadevano a terra, spesso sotto le ruote. Vidi anche dell'altro: accanto a me, a un venti metri, c'era un ufficiale tedesco, immobile, che stava filmando tranquillamente quello spettacolo. Gli passò accanto, di corsa, un bersagliere, forse un soldato, forse un ufficiale: era difficile dire, con quei cappotti ruvidi e senza gradi che ci avevano distribuito da poco. Il bersagliere superò il tedesco appena guardandolo: ma fatti dieci passi, parve ripensar-

ci e si fermò, girandosi lentamente. Poi si staccò il moschetto dalla spalla, prese la mira accuratamente e lo freddò con un colpo solo. Un attimo dopo era di nuovo in marcia, moschetto a tracolla.

Quando arrivai alla mia isba, Corgiat se n'era già andato. Raccolsi per terra un elmetto, e notai che aveva sul davanti l'ancora della Marina. Mi ricordo che rimasi un bel pezzo a pensare come diavolo poteva esser lì un elmetto della Marina, visto che eravamo a cinquecento chilometri dal mar Nero: poi rinunziai, e mi misi in moto, verso ovest.

La colonna in fuga era ormai sparita in fondo alla strada, ed era sceso un gran silenzio. La strada sembrava un cimitero, nereggiante degli oggetti più disparati. Dopo un duecento metri trovai un bel mitragliatore tedesco, con un caricatore: e poco più in là, altri tre caricatori.

Camminavo da solo, ma non ero solo: soldati morti e feriti per terra ce n'erano dozzine. Lamenti e imprecazioni dappertutto, una Via Crucis. In mezzo alla strada, trovai un caporalmaggiore dei bersaglieri, seduto sul ghiaccio, con le gambe sfracellate. Si reggeva con tutt'e due le mani al '91 piantato per terra e piangeva. Mi tese un braccio, implorandomi: 'Salvami, portami via: ti do quel che vuoi'. Io scuotevo la testa, gli dicevo che in quelle condizioni avremmo fatto pochi metri, non era possibile: allora con

la mano libera si frugò addosso, tirò fuori un portafogli marrone, lo aperse in mezzo: 'Fallo per le mie bambine'. Mi guardava e piangeva, tendendo il portafogli, con le fotografie sotto il cellofane.

Dentro di me bestemmiavo dalla rabbia e dal dolore. Volevo andar via, ma quel bersagliere era più forte di me. Gli dissi di stringere i denti, avrei provato a portarlo, almeno per un poco. Quando lo alzai per caricarmelo sulle spalle, non emise un lamento, ma sentivo che digrignava i denti. Facemmo forse cinquanta metri, io arrancando sul ghiaccio, lui trascinando le gambe in un modo che mi faceva sudar freddo: ma zitto, quasi presentisse che le mie forze stavano venendo meno.

A un certo punto girai la testa e gli dissi: 'Senti, forse posso portarti per altri cinquanta metri e forse no. In ogni modo è sicuro che a questa velocità i russi fregano anche me. Perciò, mi dispiace, devo lasciarti da qualche parte'.

Non disse verbo. Mi accostai all'isba più vicina e bussai alla porta. Venne ad aprire una vecchia legnosa, seguita da due ragazzette. Anche lei non disse parola, soltanto si scostò di scatto per lasciarci passare. Poi, quando fummo dentro, disse tre o quattro parole alle ragazze: mi scaricarono il caporalmaggiore dalle spalle e lo sistemarono sul letto, monumentale. Rimasi ancora un paio di minuti: vidi portare l'acqua cal-

da, un paio di forbici, per tagliargli i pantaloni, e poi fasciargli le ferite, che erano schifose. Quando fui sicuro che lo stavano curando quanto era possibile, lo salutai agitando la mano. Lui mi guardò fisso, fece un leggerissimo sorriso, poi mi disse: ' Grazie. Addio '.

Ripresi a camminare, pensando alla sorte di quelle tre donne. Non tanto a quella di lui: in fondo era un soldato. Ma le donne l'avrebbero pagata salata, e lo sapevano. Eppure non avevano battuto ciglio. Più coraggiose di me, senza nessun dubbio.

Fu in quel momento che vidi i due cavalli. Due bei cavalli scuri, con gualdrappe gialle e sellati di tutto punto. Dovevano essere, o essere stati, di qualche ufficiale superiore, forse di un generale. Ora se ne stavano lì, con le briglie legate a un anello che era infitto in un'isba, cose di nessuno. In vita mia ero salito una volta sola su un cavallo, ma da tiro: però pensai che quello era un segno divino. Forse avrei potuto galoppare per cinque o sei chilometri e portarmi fuori di lì.

Mi avvicinai a un cavallo e lo slegai. Poi infilai un piede nella staffa di sinistra, e presi lo slancio per issarmi con la gamba destra: ma con brevi passetti laterali, quella bestia mi sfuggiva di sotto, decisa a non lasciarsi montare. Dopo una dozzina di tentativi, lo spinsi contro il muro dell'isba, così di passi laterali non poté più farne.

Quando fui in sella, il cavallo partì come un fulmine, per fortuna nella direzione giusta. Ma nel giro di qualche secondo l'idea di dove andassimo non ce l'avevo più, perché l'elmetto mi era calato davanti agli occhi, né potevo usare le mani, artigliate come le avevo attorno alle redini. Gli scossoni erano tanto violenti, l'equilibrio così precario, che cominciai a darmi daffare per cercar di fermare la bestia. Mi misi a urlare, senza costrutto. Poi a darle dei gran colpi di tallone, col risultato di farla correre di più. Infine provai a tirare con tutte le mie forze le redini, e questo, sia pure gradatamente, servì. Il cavallo prese una andatura più moderata e la mantenne per un chilometro circa, poi si fermò spontaneamente, sbuffando.

Con molta precauzione, scesi e mi riaggiustai elmetto, cappotto, pantaloni, sconquassati dalla corsa. Guardai indietro: Kantemirovka non si vedeva più, dovevo aver fatto almeno tre chilometri, ed ero veramente solo, a parte qualche cassetta di munizioni sparsa qua e là, a segnare la strada fatta dai camion. Ricominciai a camminare, un poco più fiducioso, pensando che i russi, dopo tutto, si sarebbero pur fermati qualche ora a Kantemirovka.

La salvezza, almeno quella volta, mi apparve sotto le specie di un autocarro azzurro, dell'Aeronautica, fermo lungo la strada. Dentro la cabina c'era un caporale dell'aviazione, che fuma-

va una Milit. Era di Roma, mi disse che l'autocarro si era scassato, gli si era rasato il cambio, e non andava più. 'E tu cosa fai, qui?' 'Io num'me movo. Num' me và de camminà.' 'Ma guarda che stanno arrivando i russi.' 'E vaffà... anche 'sti mor'ammazzati de' russi.'

Misi in moto, tanto per provare, e poi, con precauzione, infilai le marce: mi accorsi subito che il cambio era rasato, sì, ma solo negli ingranaggi della seconda, terza e quarta. Restavano la prima e la quinta, e io pensai che qualcosa si poteva fare. Lo dissi all'autista, se gli andava che guidassi io. Lui alzò le spalle, si calò la bustina sugli occhi, cercò una posizione comoda e disse: 'Ma ffà quer che te pare'.

Scaldai un poco il motore, poi con la prima spinsi l'acceleratore gradatamente a fondo, cercando di guadagnare velocità. Poi infilai la quinta. L'autocarro sobbalzò un poco, poi si fermò. Riprovai tre, quattro, cinque volte, e alla fine riuscii a sostenere la quinta abbastanza da guadagnare quel poco di velocità che mi consentì di affrancarla bene. E così andammo per un pezzo, finché la quinta si sgranò, per ragioni sue. Rimaneva ancora la prima: a dieci chilometri l'ora, riuscii a camminare ancora un tre ore buone, poi partì anche lei. Scesi dalla cabina e ripresi a camminare, da solo. Il romano si era avvolto in una coperta e non mi aveva neppur risposto, quando gli avevo detto: 'Allora, io vado'.

A mezzanotte arrivai al ponte di barche sul Donez di Viesselapa Gorà. Vidi una dozzina di nostri soldati attorno a una cucina da campo. Mi parve di esser tornato a casa. »

* * *

Romano Minnelli, autiere del 3° Autocentro, corse, durante la ritirata, un'avventura probabilmente unica. Che è importante poiché da essa si ricavano molte indicazioni sul lato veramente straordinario della guerra in Russia: che vide un incredibile mescolamento delle forze in lotta, per cui avvenne che nostri gruppi di uomini si ritirassero « alle spalle » delle unità sovietiche: o che si verificassero brecce, zone vuote, nelle quali, magari per decine di chilometri, non c'era assolutamente nessuno, né noi, né loro. Racconta, dunque, l'autiere Minnelli:

« Ci stavamo ritirando da Vorošilovgrad verso Novo Gorlovka in un serpente nero di autocarri, carrette, uomini a piedi. Si camminava in autocarro, dopo aver fregato un po' di benzina qua e là, e si tirava avanti chiedendola a prestito, magari a qualcuno che s'era fermato per avaria al motore. Il 'contratto' era sempre lo stesso: 'Noi vi diamo la benzina, se ci tirate su'. Alle volte non era possibile tirar su nessuno, perché l'autocarro era stipato, ma alle volte capitava che, negli ingorghi, qualcuno più fifone degli altri

preferiva andare a piedi, più avanti: così l'autocarro si empiva e vuotava come un mantice, proprio come un autobus alle fermate. E le facce cambiavano sempre. Poi capitava che o terminava la benzina, oppure si scassava il motore, oppure l'autocarro finiva fino al cassone nella neve, e non si riusciva a tirarlo più fuori. Allora si continuava a piedi, perché con quel freddo bestiale, e i russi alle spalle, fermarsi voleva dire lasciarci la ghirba. Ma chi andava a piedi, andava proprio male, e non so quanti ne sian tornati, di quelli che superavamo.

Mi ricordo di una cosa che mi impressionò davvero. In uno dei momenti in cui il camion era quasi scarico, avevo tirato su un tenente di artiglieria, cupo e stanco come ne ho visti pochi. Non diceva parola, si limitava a infilare prima una mano, poi l'altra, in una fessura del cofano interno per scaldarsele un poco. A notte inoltrata, una notte fredda come la morte, con delle stelle grandi come piattini da caffè, mi dovetti fermare, perché c'era un ufficiale piantato in mezzo alla pista, con tre o quattro uomini. Sul margine della pista c'era un camion, mezzo sbandato. L'ufficiale, che era poi un maggiore d'artiglieria, venne fin sotto la cabina, dalla parte opposta alla mia, illuminò il mio tenente con una lampadina elettrica e chiese: 'Avete benzina, per favore?' Stavo per rispondergli che nel cassone ne avevo ancora cinque canestri da venticinque

litri, e che uno potevo anche darglielo, quando il tenente disse con voce tranquilla: 'Mi dispiace, maggiore, neanche una goccia'. 'Allora, possiamo salire sul vostro camion?' 'Mi dispiace, maggiore, non c'è neanche un posto.' Volevo dire che non era vero, che ci sarebbero stati benissimo, quando lui mi fece segno con la mano e mi disse: 'Vai, vai'. Ci pensai su un attimo, poi misi in moto: loro erano ufficiali e sapevano quel che facevano. Però dopo un paio di chilometri mi azzardai a dirgli: 'Scusate tenente, ma posto c'era, e benzina anche...'

Stette zitto un pezzo, poi, controvoglia, disse: 'Sai chi era quel maggiore? Era il maggiore Tal dei Tali (non mi ricordo il nome), il più gran figlio di puttana alla nostra scuola allievi ufficiali: avevo giurato di fargliela pagare. Ora l'occasione è venuta. Così impara'. Dopodiché non parlammo più fino alla mattina dopo, quando mi capitò l'avventura di cui volevo raccontare.

Stavamo marciando in colonna a forse tre chilometri l'ora, tutto un sussulto, in prima e seconda, mai la terza, quando sentii alle spalle un trascinar di catene curioso, che non avevo mai sentito prima. Il tenente pisolava accanto a me, ma a quel rumore si scosse tutto e disse: 'Cristo, sono i carri'.

Difatti erano carri, ma russi, non tedeschi come avevo pensato subito. Erano cinque, scrostati e rugginosi, coi cingoli pieni di fango e con gran-

di stelle rosse pitturate sui fianchi. Sulla coperta pareva avessero delle balle di lana, ma poi guardando meglio, mi accorsi che erano uomini, tre o quattro per carro, sdraiati, come morti. Sempre cigolando e trascinando catene, i carri ci superarono lentamente a forse cinque o sei metri dalla pista: potevo guardare negli occhi gli ' Ivan ' come li chiamavamo noi. Ma guardare era l'unica cosa: loro guardavano e noi li guardavamo, come se non ci fosse una guerra.

Mi stavo già rinfrancando, quando l'ultimo carro arrivò all'altezza della nostra cabina. Aveva quattro uomini a bordo, tre sdraiati sul ponte e uno a sedere sulla torretta. Si vede che a questo non piacque la mia faccia, oppure pensò che bisognava ricordarci che eravamo in guerra: con la destra si tolse la sigaretta di bocca, e con la sinistra alzò appena un poco il *parabellum*, mollando una raffica proprio contro il mio camion. Posso giurare che rideva.

I colpi tranciarono completamente il montante di sinistra, il piantone dello sterzo e la cassa del moschetto che tenevo appoggiato al cofano: poi entrarono nel cassone e fecero fuori quattro soldati, più altri tre feriti. Ma nel percorso mi passarono esattamente sotto l'ascella sinistra, lacerandomi il cappotto, la giubba, il farsetto a maglia, la maglia pesante e la camicia. Sulla pelle neanche un graffio.

Mentre i carri si allontanavano rimontando la

colonna, ci fermammo con il camion fuori uso, e scaricammo i feriti. I morti li lasciammo lì, nel cassone. Erano i morti più inutili che avessi mai visto. E mi hanno sempre dato da pensare: perché loro sì, e io no? »

I PARTIGIANI

In Russia, i contatti tra le nostre truppe e i partigiani furono assai pochi: forse vi entrò per qualcosa il fatto, puro o semplice, che dei « combattenti nell'ombra » ve ne furono assai meno di quanti non si sia detto poi. O forse essi usarono, nei nostri riguardi, attenzioni particolari, per concentrare attacchi e maggiori cure ai tedeschi, che erano il vero nemico. In ogni caso, anche per questa ragione, le nostre truppe si sentirono un poco come chi capiti, per caso, nel bel mezzo di una rissa tra ubriachi, che non lo riguarda e non lo interessa: e riuscirono a mantenere con la popolazione civile un tipo di rapporto che giovò loro grandemente, proprio nell'evitare quella radicalizzazione della lotta che ci sarebbe certo costata ulteriori perdite.

Ciò non toglie che qualche episodio si sia verificato: ma con tinte e caratteri assai blandi, senza una vera e propria partecipazione dei nostri soldati. Quasi per caso, o indirettamente, come nei due episodi, su testimonianze autentiche, che abbiamo scelto. Il primo è narrato dal sottotenente Franco Grizzini, di Milano, appartenente al 9° Raggruppamento artiglieria.

« Ho conosciuto un partigiano, o meglio una partigiana, e credo che la cosa valga la pena di essere raccontata, perché non è così semplice capirci qualcosa. Io, almeno, ne cerco una spiegazione da venticinque anni, e non credo che la troverò mai.

A metà di gennaio del 1943 eravamo arrivati, sempre in ritirata, a Dnepropetrovsk, una triste città operaia piena di ciminiere e di brutti edifici a mezza strada tra la caserma e la prigione. Ma poiché questo era il panorama abituale delle città sovietiche, non ci lasciammo scoraggiare, e ci demmo subito a cercare una sistemazione conveniente, che poi voleva dire visitare qualche decina di abitazioni per trovare quella dove ci fossero un paio di ragazze potabili. In questo genere di ricerca eravamo diventati degli esperti, e non mi vergogno di dire che avevamo bene bene istruito anche i sottufficiali. Appena arrivati in un posto, facevamo una ricerca a rastrello per rioni interi, finché scovavamo quel che faceva al caso nostro.

Spesso non riusciva alla prima botta, e allora cambiavamo casa, fino a due o tre volte; il che era necessario anche per un'altra ragione, che bisognava tener conto del parere delle *kasaike*, ovverosia delle ragazze in questione. Avevano un modo curioso di esprimere il loro gradimento: al terzo giorno di permanenza nella loro casa, la più giovane, spesso una bim-

betta, si presentava al mattino portando all'ospite il pane e il sale. Questo voleva dire che si era graditi: ma se il pane e il sale non arrivavano, era meglio sloggiare. Quando capitava, prendevamo con filosofia anche questo, e ci scambiavamo isbe e letti finché tutti non si trovavano a posto. Era faticoso, ma funzionava.

C'erano due difficoltà. La lingua, che masticavamo un poco tutti, ma naturalmente senza sottigliezze. E poi che le russe son piuttosto racchie: tombolotte, contadinotte, squadrate con l'ascia e anche, tutte, con un fatto personale per la pulizia, specie in campagna. Qualche rara volta si trovava qualcosa di meglio, ma devo dire che se il fascino slavo esiste, doveva aver fatto fagotto per ignoti lidi quando arrivammo noi.

Comunque, ci eravamo adattati fino al punto da intrecciare veri e propri romanzi d'amore. Racchie sì, ma anche ragazze di una specie diversa dalle nostre: semplici e naturali, dritte come spade, e con un senso della vita e della morte pieno di dignità. Fu per loro che molti dei nostri pensarono seriamente di rimanere in Russia: e per loro che molti rimasero. E fu per questo loro carattere che moltissime di loro vennero con noi, quando rientrammo in Italia.

Nella mia tradotta, nell'aprile del 1943, su duemila che eravamo, c'erano non meno di cinquanta russe nascoste con ogni cura. A ogni comando tappa ce ne scovavano qualcuna. A Tarvisio beccarono l'ultima, occultata sotto la paglia. Che pianti.

Dovevo dire queste cose per spiegare ciò che esisteva tra me, Valja e Francesco Diamanti, un non dimenticato amico, ufficiale nella mia stessa batteria.

Avevamo scelto la casa di Valja, a Dnepropetrovsk, dopo i consueti giri d'ispezione, concludendo che la ragazza era la meglio del circondario, nonostante la presenza della madre. Però sapevamo per esperienza che, madri o no, le ragazze russe facevano quello che volevano. E tronchiamola lì, perché le loro abitudini erano piuttosto stravaganti. Comunque, la sera stessa la madre di Valja sparì, e noi rimanemmo padroni del campo.

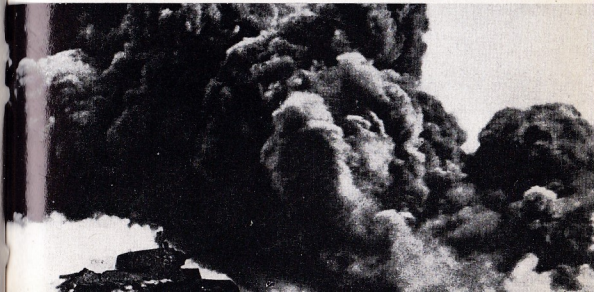
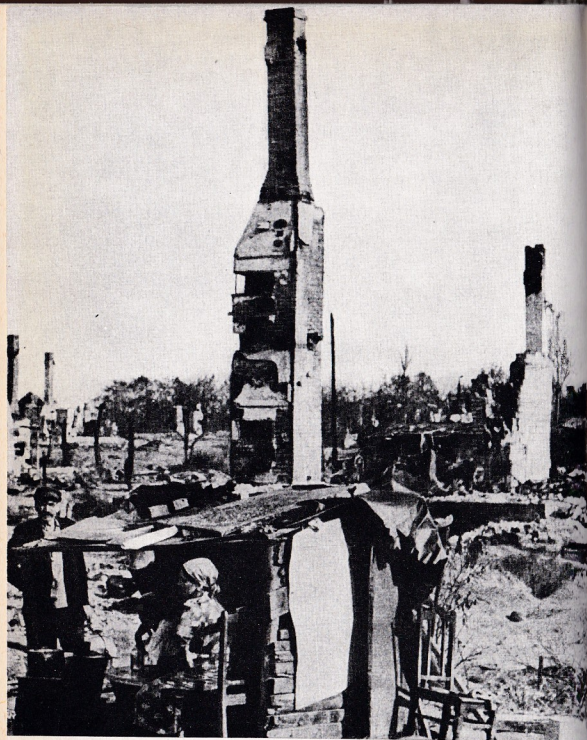
Valja era tracagnotta come tutte le sue coetanee, e aveva un seno enorme del quale era orgogliosissima. Bionda, con la faccia un po' piatta ma dai lineamenti molto regolari e minuti: occhi azzurri e una voce armoniosa. Ingentilita dalla cadenza ucraina, tutta con le 'a' raddoppiate e triplicate, e da un modo di ridere contagioso e continuo.

Con Valja stemmo benissimo, perché fin dalla prima sera convocò un mucchio di sue amiche, mentre noi davamo la voce a un paio di altri ufficiali giovani del nostro Gruppo. Mangiavamo e bevevamo allegramente, al chiarore fumoso delle bottigliette piene di benzina, e poi giocavamo

alla *butelka,* un gioco vecchio almeno come le bottiglie che ne costituiscono l'ingrediente essenziale. Ci si siede a circolo per terra, un uomo, una donna, un uomo e così via: e poi si fa girare velocemente una bottiglia messa al centro del cerchio, orizzontale. Quando la bottiglia si ferma indica col collo, poniamo, un uomo. Allora la si fa girare ancora finché, fermandosi, non indica una donna. Quei due si devono baciare. Cosa che facevamo con massimo scrupolo ed entusiasmo, naturalmente non fermandoci lì. Vorrei però aggiungere una cosa: per quanto queste ragazze fossero tutt'altro che stinchi di santo, pure eran chiare come acqua di fonte, e per niente sgualcite. La loro partecipazione era sempre sincera, piena di tremori e pudori: sia io che i miei amici fummo, allora, e siamo sicuri oggi, di aver avuto con loro rapporti reali, e anche profondi. Certo, eravamo una famiglia un po' grossa, con un notevole interscambio: ma ho sempre pensato che in quella desolazione infinita che era la guerra, e in quei luoghi, questo fosse l'unico modo per reagire, per continuare a vivere. Noi ragazzi italiani, loro ragazze russe, ci stringevamo senza calcolo gli uni alle altre per avere un poco di calore, un minimo di fiducia nel domani.

Valja ci aveva accettato con semplicità, tutti e due. Si curava della nostra biancheria, ci preparava da mangiare, ci aiutava a fare la sauna nel casotto dietro l'isba, sfregandoci vigorosa-

Questa foto inedita, scattata durante la campagna d'Albania del 1940-41, documenta un momento particolare della psicologia fascista di guerra: quando cioè ministri, gerarchi grandi e piccoli vennero spediti al fronte. Ospiti del tenente colonnello Lorenzoni (primo a sinistra), si notano l'ingegner Giuseppe Gorla, podestà di Milano e Ministro dei Lavori Pubblici, Dino Grandi con il caratteristico pizzetto, ed il tenente Zamboni

Un carro armato sovietico sta per essere distrutto durante la lotta per il possesso di Mariupol, nella prima fase dell'avanzata tedesca in Russia

Questa era una città russa, prima che le truppe sovietiche l'abbandonassero, applicandole la tattica, cara a Suvarov e Kutusov, della « terra bruciata ». Non una casa, non un'isba è rimasta in piedi: tutto è stato incendiato o spianato dalle artiglierie tedesche

mente con le foglie di betulla in quel calore da inferno. In più rideva con noi, senza alcun pensiero che non fosse uguale al nostro, cioè di starsene allegri, mangiare, bere e dormire. Posso dire che in quella casa della Krasnaja Ulitza fummo felici? Ebbene, lo fummo, con francescana semplicità. Era molto bello, la mattina, sentirci chiamare per il caffè con quella sua buffa parlata, in cui la ' o ' non esisteva: ' Francuà ', ' Franziscuà '.

Alla fine di gennaio mi spedirono a rilevare i due unici pezzi da 75 che erano rimasti all'Armata dopo il disastro del dicembre. Presi un paio di trattori ancora funzionanti, una dozzina di soldati e partii per Poltava, alla ricerca dei due introvabili cannoni. Poi ritornai a Dnepropetrovsk. Sbrigai alla svelta quelle poche scartoffie che tenacemente erano rimaste attaccate alla nostra organizzazione militare e mi precipitai a casa. Apersi la porta e trovai Francesco a sedere sulla sua cassetta da ufficiale, in mezzo alla stanza. Fumava pensieroso, con un'aria che non gli avevo mai visto.

' E Valja? ' gli chiesi subito.

Tirò una boccata lenta, poi alzò le spalle. ' L'hanno fucilata ieri mattina. '

' Come fucilata? Cristo, cos'è successo? '

Si strinse nelle spalle un'altra volta. ' Be'. Lo vedi questo taglio nel pavimento? È una botola, e sotto c'è una specie di cantina. Dentro, Valja ci aveva una radio, e tutte le mattine comunica-

va coi suoi amici di là. Una partigiana, hai capito? '

' Ma chi se n'è accorto? Com'è andata? '

' I tedeschi, con una loro trappola, una specie di goniometro. Sono arrivati qua, l'hanno pescata e l'hanno fucilata la mattina dopo. A me mi hanno guardato storto parecchio. Fortuna che c'era un tenente comprensivo. Quando gli ho detto che con Valja ci andavo soltanto a letto, si è messo a ridere e poi ha masticato: Italiano, amorre, amorre. '

La sera stessa, io e Francesco traslocammo in casa di altre ragazze. Ma per un paio di giorni fummo molto tristi. Ci avevano portato via Valja: e a noi, che fosse una partigiana, non fregava assolutamente niente. »

* * *

L'altro episodio fa centro su un momento completamente diverso: l'attacco di una solitaria banda di partigiani a un piccolo paese nella steppa della Russia Bianca. Fu uno dei pochissimi episodi violenti che la storia delle nostre forze in Russia deve registrare, ed ebbe un suo particolare carattere di completa inutilità. Lo narra vividamente il sergente maggiore Gaetano Mazzocco, di una compagnia mista della divisione *Cosseria*.

« Alla fine della nostra lunghissima ritirata, ci sbatacchiarono a Markjanovka, un piccolissimo paese nei pressi di Gomel, pacifico come non ci fosse nessuna guerra in giro. Ci arrivammo con la neve alta, alla fine di marzo del 1943, e dopo pochi giorni ci giunse la voce, da ' radio gavetta ', che presto saremmo rientrati in Italia. Questo, dopo il famoso progetto del mese precedente, di formare un Corpo d'Armata speciale che sarebbe rimasto in Russia per ' vendicare i morti ', ci fece un piacere indicibile.

Markjanovka era uno dei soliti paesi a crociera, costruito sull'intersezione di due strade, quella per Gomel e quella per Starodub. In pratica, erano state messe in piedi un centinaio di isbe a destra e a sinistra dei quattro bracci di strada: e l'incrocio funzionava da piazza. C'era anche una scuola, a un solo piano, ma abbastanza ampia, che sorgeva in uno dei quattro quadranti, dietro le isbe: qui avevamo preso alloggio noi, che eravamo un centinaio. In tutto, il paese contava circa duecento abitanti, quasi tutti donne e bambini.

Con l'aprile, le nevi cominciarono a sciogliersi, e la Pasqua ad approssimarsi. Non mi ricordo la data precisa, ma so che era Pasqua bassa, una delle più basse a memoria d'uomo, e questo, come tutti dicevamo, porta una maledetta scarogna. Perciò stavamo in apprensione, anche se io non ricordo un altro periodo di maggior sereni-

tà, nella mia vita. Il cielo era purissimo, la neve si stava ritirando e scopriva chiazze di verde intenso, l'aria era carica di sentori, con un vento lungo, lento e tiepido che lavava la pelle, dopo l'atroce freddo dell'inverno. La gente era buonissima, e avevamo fatto molte amicizie, semplici e profonde.

Qualche giorno prima di Pasqua, andammo a caccia nei boschi di betulle che sorgevano come cattedrali, all'orizzonte. Saltando tra le fredde pozze d'acqua lasciate dalla neve, in un silenzio immobile e argenteo, sparammo allegramente coi nostri '91 tutto il giorno e portammo a casa una dozzina di lepri grosse come vitelli. I nostri cuochi le sistemarono dentro le casse di cottura, annegate in una trentina di bottiglie di Veinbrandt che avevamo stortato ai tedeschi, e ci preparammo, anima e corpo, al banchetto di Pasqua.

La mattina, il paese aveva tutta un'altra faccia. Le donne, le ragazze, i bambini, tutti avevano tirato fuori i vestiti più belli, cuffie, trine, stivaletti lucidi: le *barisnie*, le signorine, indossavano una sull'altra le sette sottane di taffetà, ognuna di un colore diverso. Erano un po' gonfie, ma noi facemmo loro i nostri più sinceri complimenti: le sentivamo un po' nostre sorelle. Il passeggio durò fino a mezzogiorno, poi tutti noi andammo a mangiare la lepre, ognuno in un'isba diversa, ospiti di questo e di quella. Noi sottufficiali andammo dallo *starosta*, il capo del

villaggio, e addentammo prima le tagliatelle, poi quei giganteschi lepronì: il tutto condito con la *samahuolka*, una pozione infernale ottenuta dalla macerazione della barbabietola in mastelli di legno. Dovevamo berla tenendoci con due dita il naso, perché puzzava in un modo terribile: ma era buonissima, peggio del calcio di un mulo.

Fu a questo punto che cominciò l'incendio. Entrò di corsa un soldato urlando che il paese andava in fiamme, e tutti ci precipitammo fuori, seminudi, come eravamo. Lo spettacolo era grosso e rimanemmo un attimo a guardare.

Una dozzina di isbe, sparse ai quattro angoli del paese, bruciavano furiosamente, con altissime fiamme che facevano tremolare il cielo azzurro sopra di loro. Dai tetti, a parecchi strati di paglia, si staccavano blocchi nerastri in fiamme: oscillavano, prendendo quota, e poi planavano sui tetti di qualche altra isba. In pochi minuti l'incendio fu generale, mentre le donne russe correvano qua e là, con grida strazianti. Il fatto era che in ogni isba c'è la *piecna*, la stufa, fatta nel più semplice dei modi, cioè costruendo nell'angolo dell'unica stanza un muro ad angolo che è poi la stufa. Ma essa non arriva fino al soffitto, perché è interrotta a un ottanta centimetri da esso: in questo tetto della stufa vengono messi d'inverno i bambini piccoli e i vecchi, perché così stanno al caldo. Ora l'incendio dei tetti bloccava in quello spazio angusto i poveretti, in-

capaci di muoversi, di scendere: e le donne si torcevano le braccia, gettandosi addosso a noi perché facessimo qualcosa.

In un batter d'occhio giunse sul posto, che sembrava il cuore dell'incendio, un carretto dipinto di rosso con una rudimentale pompa a mano, dai lunghi bracci. Erano i pompieri locali: dalla loro unica lancia usciva a sputacchi il getto dell'acqua, che non superava un paio di metri d'altezza. Così organizzammo noi una catena di secchi d'acqua, ma in mezzo a una gran baraonda, perché, frattanto, alcune isbe avevano cominciato a scoppiare allegramente: infilate nella paglia dei tetti dovevano esserci migliaia di cartucce, che a contatto col fuoco crepitavano come fuochi d'artificio, lasciandoci alquanto perplessi.

A quel punto, una ragazza mi si gettò addosso ululando che nella sua isba c'erano prigionieri due suoi fratellini e il vecchio *babuska,* il nonno. Tanto fece e disse, che mi risolsi a tentare qualcosa: presi la rincorsa e cercai di entrare di volata nell'isba, che ardeva come uno zolfanello. Ma non avevo fatto i conti con una caratteristica dell'incendio che al cinema non si nota: quando fui a tre passi dall'isba, apersi la bocca per respirare, e subito mi entrò nello stomaco una colonna rovente d'aria, del tutto priva di ossigeno. Barcollai un momento, poi caddi svenuto a terra: mi salvarono tirandomi per i piedi i miei

soldati, che ebbero il buon senso di strisciare fino a me, con la testa avvolta in una camicia bagnata. Quando fui di nuovo al fresco e rinvenuto, vomitai abbondantemente, appoggiato a un palo, mentre guardavo con sguardo vacuo quella tragedia.

In quel momento venimmo attaccati. Tutto si svolse in pochi secondi, come in una pellicola impazzita. Dal fondo del villaggio, dalla parte delle foreste di betulle, si sentì prima una serie di spari che non avevano nulla a che fare con quelli provenienti dai tetti delle isbe: e poi comparvero una decina di uomini a cavallo, lanciati ventre a terra verso il centro del villaggio. Montavano a pelo, senza selle, staffe e finimenti: con la sinistra tenevano in mano delle corte briglie, e nella destra impugnavano i lunghi moschetti della fanteria sovietica. Avevano tutti gli stivali, e indossavano camiciotti alla russa, legati con uno spago alla cintura. Passarono come un lampo lungo la strada principale, ammazzarono due nostri soldati, una donna russa, ferirono altri quattro tra soldati e civili e poi giunsero al fondo del paese, dall'altra parte, dove smontarono, cominciando subito un fuoco pericoloso verso di noi, che eravamo rimasti a guardarli istupiditi.

Quando rinvenimmo, ci accorgemmo di esser tutti in maniche di camicia, senza neanche un temperino in tasca. Perciò la prima cosa che facemmo fu di correre alla scuola, dove avevamo

lasciato tutte le armi. Fu una corsa confusa, ostacolata dagli incendi, compreso quello della scuola: ma con parecchie bruciature, riuscimmo a metter le mani sulle nostre armi. Avevamo soltanto fucili e pistole, ma loro erano soltanto una decina.

Pieni di rabbia tornammo sulla via principale e da un duecento metri cominciammo a sparar loro addosso, cercando di nasconderci dietro tutti gli ostacoli buoni: ma quelli, sia che si sapessero in pochi e condannati sia che si sopravvalutassero, invece di mettersi giù o di ripararsi, cominciarono a venire avanti di corsa, sempre sparando e gettando urla raccapriccianti. Qualcuno cadeva, ma da terra continuavano ancora a sparare.

C'era con noi un tenente alto due metri, si chiamava Signori. Parlava poco e non era certo il tipo dell'intellettuale: ma aveva un fegato invidiabile. Dopo un paio di secondi, Signori si alzò in piedi e gridandoci: 'Avanti imbecilli, non vedete che son quattro sfessati', si gettò in avanti di corsa. Ogni passo faceva tre metri, e noi faticavamo a tenergli dietro. La distanza che ci separava era sempre più piccola, e ora ci guardavamo proprio negli occhi.

Il mio fucile 'preda bellica', si era inceppato dopo i primi colpi, e allora correvo con la pistola in mano, la gola secca, sparando davanti a me. I colpi non li sentivo: dapprima pensai, con

una specie di stanca stupefazione, che non li sentivo perché c'eran tanti altri colpi. Ma poi mi accorsi, con un singhiozzo, che stavo sparando a vuoto, clic, clic, clic. Avevo finito il caricatore da un pezzo, e naturalmente non ne avevo altri in tasca: così continuai a correre con una specie di piatto fatalismo, dicendomi che sarei morto nei prossimi tre secondi. Mi ipnotizzava soprattutto quello che sembrava il capo dei partigiani, un gigante alto due metri anche lui, con la casacca celeste: correva come il vento, tenendo il fucile orizzontale, all'altezza della spalla e sparando a questo modo: poi ricaricava a due mani, e sparava un'altra botta. Ma queste non mi preoccupavano: non riuscivo a immaginare cosa sarebbe successo quando mi fosse piombato addosso.

Ci pensò Signori, e in tre secondi fu tutto finito. Gli rovinò addosso e gli dette un famoso cazzotto nello stomaco. Il gigante si piegò come un libro e si accasciò per terra. I suoi amici voltarono la schiena, due caddero urlando, feriti, gli altri, fatti venti metri, si fermarono, gettarono i moschettoni, alzarono le mani. Mi ci volle mezz'ora prima che mi passasse un blocco alla gola, che mi impediva persino di parlare.

Alla fine, esclusi i feriti, i partigiani prigionieri risultarono quattro. Li mettemmo, un po' ammaccati, a sedere sotto un albero, mentre ci davamo da fare per spegnere gli incendi. E poi telefonammo al Comando di Gomel per informare

di quel che era accaduto e chiedere istruzioni.

Verso sera arrivarono due 1100 militari cariche di carabinieri in pieno assetto di guerra, irti di mitragliatrici puntate da tutte le parti. Li comandava un tenente in elmetto e pistola pronta all'uso, che 'procedette' agli interrogatori, cavando naturalmente un ragno dal buco. Allora se li portò via, ammanettati: fu allora che cominciammo a capire qualcosa, perché una ragazza si buttò addosso a uno di loro urlando: '*Bràteti moi, moi*', 'fratellino, fratellino mio'. La guardammo meravigliati: ci eravamo dati daffare tutto il giorno per salvarle l'isba e la famiglia, e poi aveva un fratello partigiano?

Li fucilarono a Gomel la mattina dopo, credo anche i feriti. E in fondo in fondo ci dispiacque. Erano i fratelli, forse i mariti delle gentili donne di Markjanovka: e poi erano stati pateticamente sciocchi. »

PARTE SECONDA

I COMBATTENTI DEL CIELO

Entrammo in guerra con una Aeronautica grossa, ma non molto efficiente: e in più in fase di riorganizzazione e trasformazione. In crisi, come si suol dire. Sulla base del numero degli apparecchi, ufficialmente circa tremila (ma probabilmente molti di più), è facilmente dimostrabile che la nostra Arma Azzurra, nel momento dell'entrata in guerra, non aveva di fronte a sé alcun avversario apprezzabile: la Francia, sotto le mazzate di Hitler, contava i suoi apparecchi superstiti sulle dita della mano. La Gran Bretagna, altrettanto scossa e provata, custodiva nelle isole britanniche i pochi aerei moderni che era riuscita a sottrarre al disastro di Dunkerque, ipnotizzata dai problemi della sua stessa sopravvivenza.

Gli Stati Uniti, folgorati dal disastro francese, guardavano con spavento alla propria inefficienza aeronautica e studiavano un programma nel quale, per prima cosa, si pensava agli apparecchi scuola: i mezzi da guerra sarebbero venuti poi, dopo «fabbricati» i piloti, che non c'erano.

I mesi estivi del 1940 portarono un netto peggioramento nella situazione mondiale, a tutto nostro favore. La RAF e la Luftwaffe si azzuffarono in una lotta mortale al disopra della Manica, perdendo, ognuna, il più e il meglio non solo dei propri apparecchi, ma soprattutto dei propri piloti. Mentre la Regia Aeronautica, passato

il momento di una caotica mobilitazione, si irrobustiva e organizzava sempre meglio, ricevendo dalla produzione migliaia di apparecchi nuovi e dai campi di addestramento migliaia di nuovi piloti.

Alla fine di settembre del 1940, prima che alcune sconfitte drammatiche percuotessero il nostro esercito in Grecia e in Africa settentrionale, e la Marina a Taranto, si può dire che fu raggiunto il punto più elevato della nostra consistenza militare, nel cielo, sulla terra, in mare.

Nello stesso momento la debolezza dei nostri avversari giunse al suo limite estremo. Le forze inglesi nel Mediterraneo, si parla di quelle aeree, che non superavano i centocinquanta apparecchi (ma compreso il Kenia, la Palestina, l'Iraq, eccetera) al momento della dichiarazione di guerra, erano scese così in basso per difetto di manutenzione e di rimpiazzi, che il Maresciallo dell'Aria Longmore, al Cairo, dovette dare ordine ai superstiti di non volare. Mancavano i pezzi di ricambio, le munizioni, i carburanti speciali: a Malta, la situazione divenne prima pessima, poi drammatica. In tutta l'isola non esisteva una sola pompa di benzina, e il rifornimento dei velivoli doveva essere effettuato a mano, con lattine da venti litri.

Nessuno dei pochi campi d'atterraggio era d'asfalto o di cemento, per cui gli apparecchi dovevano essere mossi ogni ora, sempre a mano,

per evitare che si impantanassero nel fango fino alle carlinghe.

Il problema della qualità presentava un quadro anche peggiore. Secondo lo storico di Sua Maestà britannica, gli apparecchi presenti nel Mediterraneo e in Africa durante il 1940 erano « un campionario di fossili da museo », molti dei quali risalivano alla prima guerra mondiale. L'aereo standard delle forze navali era il decrepito Swordfish, un biplano dalla velocità massima di centottanta chilometri l'ora, chiamato la « cornamusa volante », in ragione del polifonico concerto che le sue controventature di cavi metallici producevano sotto l'effetto del vento. Il caccia di base dell'Aeronautica inglese in Mediterraneo durante tutto il 1940, era il Gloster Gladiator, che poteva competere, al più, con i nostri CR 42 cui del resto somigliava moltissimo: e anche se esistevano apparecchi di eccellenti caratteristiche, come i grossi Sunderland da ricognizione e bombardamento marittimo e gli Hurricane da caccia, essi erano in un così piccolo numero da non rappresentare né un pericolo né un apporto veramente importante.

In un quadro di questo genere, non esiste storico o cronista inglese di questa prima fase della guerra in Mediterraneo, che non abbia messo in rilievo la schiacciante superiorità della nostra Aeronautica: ma anche commentato che di questa superiorità noi non facemmo alcun uso, né

prima né poi, quando anche qualitativamente la Regia Aeronautica produsse, o si apprestò a produrre, tipi di apparecchi di notevolissime caratteristiche. È forse venuto il momento di mettere in rilievo che, nel 1943, entrarono in servizio in Italia caccia che erano, in quel momento, tra i migliori del mondo: e che la loro produzione, alle soglie dell'armistizio, stava anche per impennarsi verso le alte quote numeriche. E non si trattava soltanto di macchine isolate: ma di un intero ciclo produttivo, che vedeva una intelligente dispersione delle unità di fabbrica, un sagace montaggio rapido, collaudi severi e un « piano » d'immissione in servizio che, per la prima volta, portava la nostra industria aeronautica a livello delle necessità di guerra. È del tutto chiaro che non avremmo mai raggiunto gli standard produttivi tedeschi o americani: ma, dopo tutto, anche i nostri impegni erano enormemente più limitati. Quando si paragona la produzione statunitense a quella italiana, si dimentica disinvoltamente che lo zio Sam doveva far fronte a una serie molto lunga di nemici, in tutti i cieli e mari del mondo. L'Italia non aveva che da difendere una infinitesima parte di questi cieli e questi mari: con in più un alleato di straordinarie capacità.

Le ragioni per le quali facemmo un così cattivo uso della nostra superiorità iniziale (e, se non fossimo stati così sciocchi, molte delle di-

sgrazie successive avrebbero potuto essere evitate o ridotte), son da ricercarsi nella mancanza di un pensiero aeronautico moderno e nell'incapacità, in genere, dei comandi superiori, i quali non afferrarono mai bene che vittoria e sconfitta non dipendevano dall'attendere un remoto futuro con i suoi formidabili e ipotetici mezzi, ma dall'uso intelligente, intanto, di quelli che c'erano. Gli inglesi al nostro confronto erano dei poveri straccioni, nel Mediterraneo, almeno durante il 1940. Però con i ridicoli mezzi di cui disponevano, usati con sagacia, ci inflissero il colpo di Taranto: dodici Swordfish, pilotati da cuori saldi e da cervelli limpidi, misero fuori causa per un anno la nostra flotta di battaglia. Dobbiamo chiederci perché, con mezzi certamente superiori, non riuscimmo mai a mettere in piedi colpi del genere, che non erano poi impossibili. Se la flotta britannica venne a bombardare Genova partendo da Gibilterra, perché mai la nostra non poté partire da Genova per bombardare Gibilterra? In realtà, per la nostra Aeronautica si verificò ciò che contemporaneamente si dovette constatare per il resto delle nostre Forze Armate: ottima qualità della truppa e dei quadri inferiori, mediocre dei quadri superiori, pessima tra i generali. Non che essi non fossero, individualmente presi, buoni soldati. Ma non erano comandanti e avevano della guerra, salvo alcuni, un'idea assolutamente teorica, da ma-

nuale, e da manuale sbagliato, per giunta.

Così, anche nel cielo, tesori di capacità e coraggio andarono perduti senza alcun risultato visibile. Ma con la perdita, questa irreparabile, di vite generose e di mezzi che avrebbero avuto il diritto di essere spesi meglio.

Una lezione che non deve essere dimenticata, oggi che, parafrasando la celebre frase di Clausewitz, « la pace sembra essere divenuta la prosecuzione della guerra, con altri mezzi ».

E ora, la parola ai piloti.

IL PRIMO »KAMIKAZE«

« Carissima mamma, sto benissimo. Sono tornato da Alassio dopo dieci giorni di mare e ho fatto un colore veramente invidiabile. Qui a Torino fa nuovamente un po' caldo, sia come tempo che come guerra. Dico un po', perché tutto si riduce a qualche allarme notturno.

L'altro giorno sono andato anch'io e ho avuto la fortuna di incontrare uno di loro, scambio di pallottole luminose, di magnifico effetto nella notte, poi sono rimasto con le mitragliatrici rotte e alcuni colpi a bordo con lavaggio di benzina e olio. Ho fatto i miei calcoli di probabilità e ho deciso di buttarmi addosso a una sua ala. Il risultato è stato una mia discesa magnifica appeso al paracadute in una notte di luna, e l'inglese zoppicante che se ne è tornato a casa o quasi, perché sembra che abbia dovuto finire nella Manica dove tre venivano salvati e due annegavano. Come vede, una magnifica avventura finita bene. Vi è pure il lato ridicolo, di me, vagante per la campagna in pantaloncini da tennis corti e camicia, che chiedevo un telefono per tranquillizzare il campo. E sono questi pantaloncini che, scambiati per mutande, hanno prodotto la più grande impressione a Torino.

Credo che lei, mamma, potrà tornare tranquilla: il bombardamento di Torino non sarà di cer-

to una cosa sistematica, e non avrà molti seguiti... Saluti a tutti. A lei, baci affettuosi. Giorgio. »

Questa è la lettera che, dandole del lei, come ancora usava in molte famiglie italiane tra le due guerre, il capitano Giorgio Graffer scrisse alla madre il 16 agosto 1940, per narrarle bonariamente quella che senza dubbio fu tra le prime imprese *kamikaze* della storia: nella notte del 14 agosto, infatti, il capitano, avute le mitragliatrici del suo caccia CR 42 bloccate in un primo scontro con l'avversario, aveva a lungo cercato nel cielo di Torino un altro dei bombardieri inglesi giunti fin lì dai lontani campi del Surrey. Avvistatolo, come una massa oscura nella notte, gli si era buttato contro con estrema decisione, speronandolo.

Non è ancora chiarito bene che cosa indossasse Graffer durante l'azione. Se davvero i calzoncini da tennis come scrisse alla madre, o, semplicemente, le mutande: ma ne parlò allora tutta Italia, in quell'agosto poco disturbato dalla guerra. Di fatto, Graffer aveva ottenuto un mezzo permesso di levarsi in volo notturno, se e quando i bombardieri inglesi fossero tornati. E quella notte, appena fu dato l'allarme, si buttò giù dalla branda e corse come un matto fino all'apparecchio senza curarsi di quel che indossava. Quando si gettò col paracadute, era coperto di benzina e d'olio: e ai primi contadini che lo trovarono non

ebbe il coraggio di dire che era un capitano dell'aviazione italiana.

Il 28 novembre 1940, Graffer entrò in combattimento, su Corfù, con parecchi caccia Gladiator inglesi, durante l'infelice campagna d'Albania. Ne abbatté sicuramente quattro, ma rimase senza munizioni. Proprio in quel momento la mischia tra la sua pattuglia e quella avversaria divenne furibonda. Giorgio Graffer, ne possiamo essere certi, ritenne di non poter tornare alla base per il semplice fatto di non aver più pallottole: studiò il nemico, scelse la sua preda e gli si buttò addosso con la stessa decisione che lo aveva animato a Torino. Il Gladiator con i piani di coda danneggiati e inutilizzati, perse il controllo e filò verso terra, ma Graffer dovette lanciarsi col paracadute: mentre scendeva, un vendicativo caccia inglese lo fulminò con una raffica rabbiosa di mitragliatrice. Sul libretto di volo dell'unico *kamikaze* italiano un anonimo furiere scrisse, a sera: « In data odierna il capitano pilota Graffer Giorgio cessa permanentemente dall'esplicare attività di volo per: Decesso ».

Quella di Graffer è una storia molto triste e nobile, che certamente, in una guerra vinta, avrebbe avuto ben altro seguito. Piloti tedeschi e italiani son stati accusati di consimili « atrocità », senza che a nessuno venisse in mente di mettere in rilievo, per un semplice criterio di giustizia, quelle che il nemico di allora aveva disin-

voltamente messo in atto. Noi non sappiamo, e non sapremo mai, se il pilota inglese di quel Gladiator, che uccise Graffer appeso al suo paracadute, fu poi censurato, sia pure nel chiuso della RAF, per la sua azione. Ma ci auguriamo di sì, perché le guerre passano e gli uomini restano, con le loro buone e cattive vicende.

Del resto quel primo periodo di operazioni fu assai meno cavalleresco di quanto si possa immaginare, o di quanto si è amato scrivere. Francia e Inghilterra erano alle corde, e ciò si tradusse in atteggiamenti e azioni, sia dei singoli sia dei comandi, assai poco edificanti. Winston Churchill, durante la battaglia d'Inghilterra dell'estate 1940, dette ordine di mitragliare sulla Manica i piloti tedeschi che si lanciavano col paracadute, e di attaccare i grandi idro-soccorso con tanto di Croce Rossa, che il Comando tedesco inviava al ricupero del suo personale abbattuto e ferito.

Per quanto potesse esser sostenuto che quei piloti sarebbero poi tornati in linea, pure la misura era francamente barbara e inumana. Allo stesso modo potrebbero esser bombardati e distrutti gli ospedali militari nelle retrovie e persino nelle città lontane dal fronte, con la scusa che essi ospitano unicamente soldati destinati nuovamente al fronte.

Ma non solo questo venne ordinato. In una « istruzione » segretissima, venuta soltanto ora alla luce, Churchill dispose che, se i tedeschi fos-

sero sbarcati in Gran Bretagna e vi si fossero saldamente arroccati, allora, fallite le contromisure ordinarie, sarebbero stati usati i gas, come supremo tentativo di difesa.

Del resto Churchill era particolarmente incline a un tal genere di risorse: la stessa cosa aveva proposto nel 1921 per domare la rivolta araba nell'Iraq.

Le intemperanze francesi furono di una lega più spicciola e volgare. Ne è un buon testimone il maresciallo Natale Vanuzzo, che racconta, in modo semplice ed efficace, la sua terribile avventura.

« La mattina del 13 giugno 1940, tre giorni dopo la dichiarazione di guerra, il comando della 3ª squadriglia bombardamento ci diede l'ordine di partire per andare a bombardare l'idroscalo francese di Hyères, vicino a Tolone. Partimmo in cinque apparecchi: il mio era un BR 20, di cui mi ricordo ancora la matricola, il 21505.

L'equipaggio, oltre che da me, era composto dal primo pilota, tenente Aldo Sammartano, dal secondo pilota, sergente maggiore Giuseppe Goracci, dal motorista, sergente Emilio Costa, dal montatore, aviere Renzo Mangiarotti. Per tre dei miei camerati questa fu l'ultima missione: per me soltanto la prima di tante altre. Ma il suo ricordo è rimasto per me indelebile.

Fino all'obiettivo navigammo regolarmente.

Vi arrivammo sopra a duemila metri di quota e sganciammo in formazione perfetta. Poi facemmo un ampio giro sul mare e prendemmo la via del ritorno. Io stavo al mio posto d'armiere, nella torretta superiore della fusoliera, e aguzzavo bene la vista nel cielo tersissimo. Se gli aerei da caccia francesi fossero comparsi, non v'era dubbio che questo sarebbe accaduto appena cominciata la rotta di ritorno.

Difatti li scorsi quasi subito: due caccia a coppia, piuttosto più in quota di noi e distanti circa due chilometri, che puntavano dritti sulla nostra formazione. Diedi l'allarme, mentre i due caccia ingrandivano a vista d'occhio. In pochi istanti ci furono in coda e lasciarono andare le prime raffiche: subito notai che il motore di destra cominciava a scatarrare. Ancora un attimo e poi ne uscirono delle fiamme di cattivo augurio. Tutte queste cose succedevano molto rapidamente, mentre i caccia nemici passavano e ripassavano, sempre sgranando i loro rosari di pallottole. Durante il terzo o il quarto di questi attacchi, mi accorsi di essere ferito, per quanto non potessi minimamente dire come la cosa fosse successa e quando. Perdevo sangue e basta. Ma il dolore non era tale da impedirmi di continuare a sparare. Fu in questo momento che gettando un'occhiata in carlinga, vidi il primo aviere Mangiarotti alzarsi dalla sua mitragliatrice nella torretta inferiore e sparire nell'abitacolo piloti. Questo

mi dette la sensazione che la situazione era grave, anche perché le fiamme del motore di destra erano cresciute di parecchio e si erano estese a una parte dell'ala, nella quale si poteva vedere benissimo un grande squarcio. Continuammo a navigare abbastanza regolarmente, ma l'apparecchio aveva abbandonato la formazione. Il pilota aveva tentato di raggiungere il territorio nazionale per la via più corta, ma evidentemente aveva anche pensato, subito dopo, di non potercela fare: per questo, stavamo puntando diritti verso la terra nemica.

Ci fu l'ultimo attacco dei due caccia, ma senza altri gravi danni. Anzi, ebbi la netta sensazione di averne colpito uno. Emise una scia di fumo, fece una mezza rovesciata e filò verso terra. Anche l'altro mollò, e si allontanò velocemente. Dall'inizio dei primi attacchi non erano trascorsi che quindici minuti.

Quando fummo sul filo della costa francese, a duemilacinquecento metri di quota, lasciai il mio posto e andai in cabina di pilotaggio. Qui vidi il motorista, sergente Costa, in agonia: era stato colpito da una raffica di mitragliatrice durante il terzo attacco. Anche Mangiarotti era ferito, ma non così gravemente. Quando fummo un poco più dentro la costa, feci uscire dalla porticina laterale Costa e Mangiarotti, dopo aver loro agganciato alle spalle di paracadute: soffrivano molto, ma non emisero un lamento. Io e il

secondo pilota ci lanciammo dall'apertura superiore.

Tutti i paracadute funzionarono regolarmente, ma nella discesa, da terra, ci presero di mira con le mitragliatrici. Mangiarotti, colpito da una raffica di colpi, morì così, in aria, appeso al suo paracadute.

La mia buona ventura mi condusse ad atterrare nel giardino di una grande villa. Mentre mi rialzavo, un poco stordito dall'urto, uscirono dalla casa una giovane signora e suo figlio, un ragazzo. Parlavano francese e non fu possibile intendersi: ma io ricordo sempre con molta gratitudine quella donna, perché dette alcuni ordini al ragazzo che corse in casa, prese una spugna, delle bende e le portò subito alla mamma. Tutti e due insieme mi fasciarono il braccio e la spalla, dai quali sanguinavo abbondantemente. Mi dettero anche da bere, furono pieni di premure: a distanza di trent'anni, vorrei ringraziarli. Non ho mai saputo chi fossero. Se mi avessero anche semplicemente messo alla porta, non sarei qui a raccontare questa storia.

Questo intermezzo durò poco, forse dieci minuti. A un tratto il giardino si riempì di gendarmi francesi, corretti ma rudi. Mi perquisirono, mi tolsero le stellette, gradi e quanto avevo in tasca, poi mi caricarono su una macchina e mi portarono via. Appena fuori del giardino vidi che tirava aria cattiva: si era radunata molta gente armata, molto eccitata. Avvicinando le facce ai finestrini alcuni uomini mi gridarono, in italiano: 'Se ti prendevamo noi, facevi la fine del tuo compagno'. Mi dette una stretta al cuore, ma se avevo ancora un dubbio, mi cadde subito dopo, perché fatte poche centinaia di metri ci fermammo presso un corpo esanime su un lato della strada. C'erano grandi macchie di sangue tutto intorno: alla prima occhiata riconobbi il mio povero compagno di volo, sergente maggiore Goracci.

I gendarmi scesero, presero la salma e la caricarono in macchina. La fronte presentava una vastissima ferita, evidentemente prodotta dai colpi di bastone della folla inferocita. Ma non v'era bisogno di spiegazioni. La stessa folla premeva attorno alla macchina, agitando armi e bastoni: se non ci fossero stati i gendarmi, avrebbero linciato anche me. Invece riuscii ad arrivare all'ospedale, dove mi curarono umanamente, benché fossi piantonato da quattro arcigni senegalesi. Fui trattato bene da tutti, tranne che da qualcuno degli infermieri, di origine còrsa, che non mi risparmiarono certo frasi e offese.

Al terzo giorno seppi come erano andate le cose, perché fui portato nella camera mortuaria, dove riconobbi le salme dei miei sventurati compagni. Costa e Mangiarotti erano giunti a terra morti. Goracci, solo leggermente ferito, era stato praticamente linciato a colpi di bastone e di mo-

schetto. Il 22 luglio ero nuovamente al mio reparto, in San Damiano di Piacenza. Per me la guerra continuava. »

Fortunatamente episodi come questo, anche gravi, furono rari: comunque bilanciati, almeno nella prima parte della guerra, da altrettanti casi di vera e propria nobiltà dei « cavalieri del cielo », sia tra avversari sia tra amici, tra fanti e aviatori o tra aviatori e marinai. Vi sono due episodi di grande altezza spirituale, che conviene narrare, uno accaduto in Albania, l'altro in Africa settentrionale. Il primo di essi esce dal semplice quadro di una guerra, per divenire un simbolo di tutti i tempi. Meriterebbe di comparire in un libro di lettura per le scuole, perché dimostra non tanto che l'uomo è buono, ma che lo può essere proprio quando le circostanze sono le più avverse. Il tenente Livio Bassi, purtroppo scomparso in combattimento più tardi, è certamente un eroe, nel senso civile del termine: ne racconta la storia, semplice e alta, il fratello Aldo Bassi.

« Il tenente pilota Livio Bassi, mio fratello, morì all'ospedale militare del Celio, in Roma, il 2 aprile 1941, in conseguenza delle ferite riportate nel suo ultimo combattimento aereo in Albania, del 20 febbraio precedente. Lo assistetti sino a che si spense, ed egli mi raccontò quasi

tutto delle sue azioni di guerra, audaci e fortunate. Ma insisteva particolarmente su quella del 6 febbraio 1941, che gli aveva procurato le gioie più belle, non tanto come combattente, quanto come uomo. Le sue parole mi sono rimaste scolpite nella mente, e io credo di ricordare degnamente la sua memoria, raccontando quella sua avventura così come egli la visse e me la descrisse.

Livio si trovava, quel giorno, in servizio d'allarme, come capopattuglia, all'aeroporto di Valona. Scrosci d'acqua, vento impetuoso, campo abbondantemente impantanato.

A un tratto la pioggia diminuisce, poi cessa. Il tetto di nuvole si alza e comincia a trapelare una luce più intensa. Forse tra poco tornerà il sereno.

Non passa mezz'ora che un telefonista entra frettoloso nel circolo e grida: 'Signor tenente, una formazione nemica dirige su Valona; stanno già mettendo in moto'.

Livio si alza di scatto e via verso la linea di volo. Tre apparecchi della 395ª squadriglia da caccia hanno già le eliche in moto. Bassi trova in linea gli altri due piloti di turno, maresciallo Ferraini e sergente Piva. Rapida consultazione fra i tre piloti, e poi i tre apparecchi cominciano a rullare schizzando fanghiglia e acqua sporca, per portarsi sulla pista di lancio; gli altri ufficiali e gli specialisti salutano con la mano.

Gli apparecchi decollano di scatto, inerpicandosi rabbiosamente verso le nuvole. L'avversario sta per giungere.

Lo intravedono, infatti, nelle vicinanze dell'obiettivo. Sono nove bombardieri del tipo Bristol Blenheim.

Un primo nostro attacco scompagina la formazione avversaria, che dopo un po' punta verso il mare. Ognuno dei nostri caccia affronta audacemente una pattuglia.

Ferraini, più sfortunato degli altri, affronta la sua, ma essa si addentra in uno strato densissimo di nuvole verso il largo; il pilota permane nella zona per qualche tempo, sfiora il tetto nuvoloso e guarda attentamente se ricompaiono gli apparecchi, ma non gli riesce di vedere più nulla. Decisamente l'avversario l'ha fatta franca.

Piva raggiunge la sua che tenta anch'essa di dileguarsi al largo tra le nuvole, che però in quel settore sono meno fitte e leggermente intervallate. La raggiunge e riesce a centrare un apparecchio. La pattuglia sparisce nella nuvolaglia, ma quando sbuca fuori nuovamente, uno dei tre apparecchi manca; si verrà a sapere in seguito che è precipitato in fiamme in mezzo a una muraglia di nuvole, quella stessa che ha impedito a Piva di seguire le vicende dell'avversario colpito. Alcuni membri dell'equipaggio si salvano col paracadute.

Ora riappaiono i due superstiti, e Piva ripete

l'attacco dal basso in alto, riesce ancora una volta a centrare il nemico, visto che le sue mitragliatrici, che hanno sforacchiato parecchio il nostro caccia, da quel momento non sparano più.

Bassi intanto ha parecchio da fare con i suoi Bristol, che si difendono con grande accanimento e con ardite evoluzioni. Molte raffiche vanno a vuoto e la giostra continua per un po'. I duecentocinquanta colpi sinora sparati pare non abbiano prodotto effetti visibili.

In un attacco eseguito a distanza ravvicinata, finalmente, una raffica raggiunge il posto del pilota di uno dei Bristol, che s'impenna, oscilla come indeciso e poi si butta giù in candela, come un bolide.

Livio segue l'avversario colpito, ma senza più spararagli, osserva lo sforzo evidente del pilota che cerca di riprendere il governo dell'apparecchio, barcollante come un ubriaco.

Ormai il Bristol è a poche decine di metri sull'acqua, Livio segue con ansia e molta pena la manovra del goffo e pesante apparecchio terrestre, costretto a cercare la salvezza in pieno mare. È, la sua, una delle tante complesse situazioni psicologiche del combattente quando ha reso inoffensivo il nemico.

Il Bristol riesce a sfiorare uno spiazzo abbastanza largo di acqua ribollente, e finalmente si ferma, sballottato dalle onde. Quasi subito dalla torretta emergono tre persone. Sembra che non

abbiano salvagente, ma dopo un poco compare accanto ai naufraghi anche un galleggiante giallo, di quelli gonfiabili. Come fare per salvare i tre poveretti? La costa dista una quindicina di chilometri, il porto di Valona una cinquantina. Bisogna rientrare subito al campo e organizzare un soccorso qualsiasi.

Livio sfreccia verso l'aeroporto. Nel prendere quota, però, vede di là da Punta Linguetta le sagome di tre nostri cacciatorpediniere, che avanzano a velocità ridotta, al ritorno da una scorta.

'Forse', pensa Livio, 'avranno assistito al duello; occorre avvertirli della presenza dei naufraghi, che il promontorio impedisce di scorgere.'

E punta sulle navi. Ma lo attende una prima sorpresa. Le navi 'allargano' rapidamente: hanno scambiato evidentemente il CR 42 di Livio per un Gladiator inglese. Del resto i due apparecchi si somigliano.

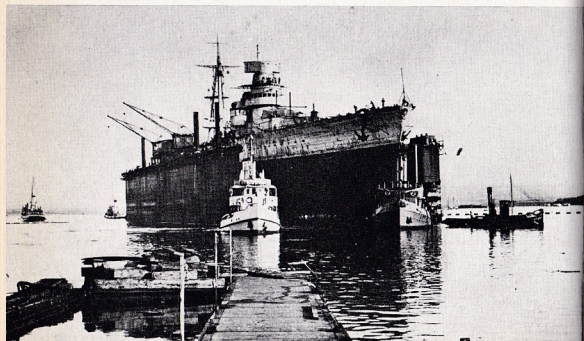
Livio vira prontamente, poi esegue alcune piroette basse lungo il fianco del capopattuglia: con la mano, passando a pochi metri dalla plancia del cacciatorpediniere, fa cenni imperiosi in direzione dei naufraghi. Ma quelli non capiscono. Saltano fuori, invece, i marinai che cominciano a sventolare fazzoletti e camisacci.

Livio cambia tattica. Parte di volata, a cinquanta metri di quota verso i naufraghi, e picchia su di loro ad angolo acuto, trasformandosi, que-

Una foto storica: (*da sinistra*), Longmore, Wawell, de Gaulle e Catroux al Cairo nel 1941, per stendere le linee della collaborazione tra « Francia Libera » e forze alleate (*Foto Imperial War Museum, London*)

I tre nostri più tenaci ed abili avversari nel Mediterraneo. L'ammiraglio Cunningham, il maresciallo dell'Aria Longmore ed il generale Wawell nel marzo 1941 ad Alessandria, subito dopo la battaglia di Capo Matapan (*Foto Imperial War Museum, London*)

Una squadriglia britannica di « Gloster Gladiator » in volo verso la base nel deserto dopo la caduta di Bardia (*Foto Imperial War Museum, London*)

Nella notte dell'11 novembre 1940 dodici vecchi biplani siluranti « Swordfish » inglesi, attaccarono a sorpresa la nostra flotta da battaglia a Taranto cancellando d'un colpo la nostra superiorità navale di quel momento. Nella foto, la *Cavour* sollevata dal fondo del porto con un grande bacino galleggiante

sto egli pensa, in una specie di freccia indicatrice di nuovo genere.

Ma i caccia non capiscono. E non capiscono neppure i naufraghi, che vedendo il CR 42 scendere a picco su loro pensano anzi che li voglia mitragliare e si buttano in acqua per sfuggire alle pallottole.

Livio si arrovella, disperato. Torna sulle navi, sbatte le ali, ne fa di tutti i colori e quindi ripete la sua ' freccia indicatrice ', ripicchia sui naufraghi che, di nuovo, si scaraventano in acqua. Questo, tre, quattro, cinque volte. Finalmente su uno dei caccia si nota un movimento insolito e Livio esulta: ha ormai quasi finito la benzina e deve rientrare. Pare proprio che abbiano capito.

Invece no. Il comandante del caccia ha pensato (questo ricostruisce Livio) che quel matto di pilota voglia, gradisca un riconoscimento alla sua prodezza aviatoria. E allora gli schiera sulla coperta un picchetto di marinai che gli presentano le armi.

Livio un poco ride, un po' si commuove, un po' si preoccupa e si dispera. Riparte ancora una volta verso i naufraghi, e all'ultimo istante quelli del caccia capiscono: la nave volta la prua, punta sul solitario battellino, salva i tre inglesi bagnati e intirizziti. E mio fratello, radendo l'acqua e la terra, riesce a metter le ruote sull'aeroporto con l'ultima goccia di benzina.

Il giorno dopo arriva al circolo un autocarro

della Marina. Ne scende il comandante del Bristol abbattuto, alto, biondo, triste. Vuol conoscere Livio. Quando sono di fronte, gli dice in un italiano stentato: ' Questo per me è un triste giorno. Non solo ho perso il mio aereo e son caduto prigioniero, ma una delle sue raffiche di mitragliatrice ha ucciso il mio secondo pilota, che era mio fratello. E tuttavia voglio stringerle la mano, perché lei è un valoroso combattente e un cavalleresco avversario '. »

L'altro episodio è più minuto e semplice, un piccolo fatto della guerra aerea e terrestre così particolare combattuta in Africa settentrionale. Questa testimonianza sulla singolare vicenda di un pilota, è stata raccolta dalla viva voce del generale Fabio Merzari, che fu il comandante della divisione *3 Gennaio*, e da quella del generale Giuseppe De Agostinis, divenuto comandante della prima Regione Aerea dopo la fine della guerra.

È perciò una testimonianza vista dall'esterno, e quindi tanto più interessante.

« Questa è una storia che dimostra come, in guerra, la vita di un uomo sia appesa a un filo assurdo. Un piccolo particolare nel grande quadro della lotta vuol dire la morte per qualcuno: se il particolare è appena diverso, è la vita, o il ritorno alla vita, come accadde al pilota di cui

si vuol raccontare, al tempo in cui noi della fanteria ' cacciavamo autoblindo ' in Cirenaica.

Fin dai primi giorni di guerra, squadriglie nemiche di autoblindo avevano preso a infilarsi dietro le nostre linee, scorrazzando nelle retrovie. Erano belle macchine Rolls Royce, in grado di fare comodamente cento chilometri l'ora anche fuori pista, armate con due mitragliatrici, e con una autonomia di parecchi giorni: specie di ' incrociatori del deserto ', insomma. Gli equipaggi erano tutti di cavalleria, ma avevano lasciato i cavalli al Cairo: si erano esercitati intensamente nel deserto, ed erano stati mandati al fronte proprio con il vecchio compito della cavalleria. Fare scorrerie sempre fastidiose, qualche volta micidiali, sul retrofronte lontano.

Per combatterle, partendo dall'idea che il deserto è nudo come il palmo della mano, ricorremmo all'aviazione. Gli aerei, dall'alto, identificavano facilmente le blindo e potevano mitragliarle. Senonché giunsero presto norme che limitavano l'uso di caccia e bombardieri per questo scopo, e allora, come al solito, dovemmo ricorrere ai ripieghi. Armammo i nostri vistosi Lancia 3 RO con una mitragliera da 20 millimetri e qualche volta anche con un cannoncino da 47 anticarro: mettemmo insieme, così, nel giro di pochi giorni, una ' colonna celere ', e ci buttammo alla caccia delle autoblindo.

Il 23 luglio 1940, una di queste colonne cele-

ri della divisione *3 Gennaio* sta transitando da Sidi Rezegh (un nome destinato a divenir celebre molto più tardi) quando osserva un nostro apparecchio da caccia dallo strano comportamento. L'apparecchio esce bruscamente da una formazione che sta sorvolando la stessa località e batte le ali, vicinissimo alla colonna. Sapremo poi che il pilota ha trasgredito gli ordini, ma per un buon motivo: avvistata una formazione di autoblindo nemiche, ci vuol segnalare l'imminente pericolo. Così provvidenzialmente avvertita, la nostra autocolonna si spiega, ingaggia combattimento e, dopo un rapido scambio di colpi, riesce a catturare una intera squadriglia nemica di tre autoblindo in ottimo stato, più un carro soccorso, sia pure a prezzo della perdita di un capomanipolo e di due artiglieri.

Naturalmente fummo assai grati al pilota di quel che aveva fatto. Lo facemmo cercare, lo trovammo, e lo invitammo il giorno dopo a colazione. Si chiamava Enzo Martissa. E questa è la prima parte della storia.

Le seconda si verificò una settimana dopo, quando il comandante di un'altra colonna celere della *3 Gennaio* si recò, la sera, a prendere i consueti ordini operativi dal comandante della divisione, per il giorno dopo. Si doveva perlustrare il tal settore, il talaltro e anche la zona a sud di Tobruch, in pieno deserto, sino a un certo punto, dove si trovava un pozzo abbandonato.

Il comandante della colonna osservò che proprio quel pozzo era stato perlustrato pochi giorni prima, e che quindi non c'erano molte ragioni per ritornarci. Ma quasi ubbidendo a un istinto misterioso (appunto quel particolare di cui si parlava prima), l'ordine venne confermato con un ' Ci vada lo stesso '.

In tarda mattinata, con un feroce sole a picco sulla testa, la colonna arriva al pozzo, che pare deserto. Si fa per tornare indietro, quando qualcuno nota, in un avvallamento poco discosto, un troncone d'ala che sembra spuntare dalla sabbia. È un nostro caccia abbattuto e finito lì, con un atterraggio di fortuna: steso sotto l'ala, con una gamba rotta, la febbre, e quasi incosciente, vi è il tenente Martissa. Lo si rianima con una borraccia d'acqua, ma non crede ai suoi occhi: non crede al singolarissimo miracolo al quale deve la sua salvezza. Fin dal giorno prima ha scritto faticosamente sull'ala del suo apparecchio, sotto il cavallino rampante della squadriglia, la *Baracca,* poche righe di testamento e un breve ringraziamento per ' l'ombra fatta alla mia agonia, dalla tua ala ferita '.

Con una radio, viene avvertita la squadriglia del tenente, mentre la colonna comandata dal capitano Gerevini, di Arezzo, attende sul posto, somministrando le prime cure rudimentali. Nel primo pomeriggio un Ca 133, pilotato dal capitano Giuseppe De Agostinis atterra splendida-

mente e raccoglie il suo ufficiale. All'ospedale di Tobruch e poi al Rizzoli di Bologna, Martissa ne ebbe per un po', ma poté raccontarla.

Morì, invece, qualche anno fa a Rimini: era tornato all'acrobazia, e questa gli fu fatale, in una bella giornata di festa. »

BOMBE E SILURI

Se anche i nostri bombardieri non portarono nel conflitto il peso decisivo che dalla loro specialità poteva attendersi, questo non fu colpa loro. Montavano apparecchi già sorpassati al momento dell'entrata in guerra, tra i quali faceva eccezione l'ottimo S 79: e in più non disponevano di bombe realmente efficaci, poiché sulla base di esperimenti alquanto dilettanteschi di prima della guerra, si era deciso che le bombe da duecentocinquanta e cinquecento chili fossero più che sufficienti per qualunque bersaglio. I traguardi di puntamento erano primitivi, e l'avere scelto le alte quote e le grosse formazioni non migliorò certo i risultati.

Anche quando entrarono in servizio grandi aerei moderni, come il quadrimotore P 108, chiamato sottovoce dai piloti la « debolezza volante » per contrapposto alla Fortezza volante americana, il grande numero di mancati rientri alla base dimostrò subito che si trattava di aerei non idonei al tipo di guerra che si stava combattendo. È però vero che esistono oggi persone che si vantano di aver sabotato allora, nelle fabbriche, proprio quegli apparecchi: ed è molto probabile che nel 1943 succedesse anche questo. Ma un'analisi minuta di tutti i bombardieri italiani dimostra comunque che si trattava di apparecchi

poco idonei, in ogni caso inferiori ai contemporanei inglesi, tedeschi e americani.

Non ugualmente può dirsi per quella formidabile specialità dell'Arma Azzurra che fu l'aerosiluramento. Qui, con il bombardiere S 79, il « gobbo maledetto », così chiamato per la sua caratteristica protuberanza dorsale, raggiungemmo successi veramente cospicui, non tutti noti, comunque splendidi.

Le testimonianze che seguono illuminano alcuni aspetti delle due specialità. Parla per primo l'ufficiale di Marina che guidò la prima pattuglia di bombardieri S 81 inviati contro le navi da battaglia britanniche nel giorno di Punta Stilo, il 9 luglio 1940. Colui, insomma, che ebbe la ventura di bombardare, in una giornata decisiva, l'ammiraglio Alan Browne Cunningham, il nostro affabile e grande avversario: il capitano di vascello Gino Pensa.

« Riordino alcune vecchie ' scartoffie ', e mi capita tra le mani il mio libretto di volo 1940. In rosso, mi balzano agli occhi le annotazioni delle azioni di guerra, dei voli sul nemico. Voli? Difatti, voli, benché fossi un ufficiale di marina. In realtà, ero appena sbarcato dal cacciatorpediniere *Saetta*, per assumere la mia nuova veste di osservatore aereo: in questa qualità presi parte, da tremilacinquecento metri di quota, all'ultima battaglia navale classica dell' ' era delle corazzate ', quella di Punta Stilo. Un poco come assistere al passeggio domenicale in piazza San Marco, dall'alto del campanile. Ma ecco, brevemente, ciò che avvenne.

Fin dal 7 luglio 1940, sia la flotta italiana sia quella inglese del Mediterraneo si trovavano in mare, quasi all'insaputa l'una dell'altra, per proteggere due loro convogli molto importanti. Dico ' quasi all'insaputa ' perché entrambi gli avversari vennero molto presto a conoscenza delle mosse rispettive e, con una schermaglia degna di un campione di scacchi, mossero le loro pedine avendo per fine l'annientamento del nemico. Erano state previste anche azioni di bombardamento aereo, e fu così che il mattino del 7 luglio fui temporaneamente trasferito dal Gruppo ricognizione di Taranto al 37° stormo da bombardamento di Lecce, che aveva il compito di agire contro le forze inglesi uscite da Alessandria.

Nuovo, interessante ed entusiasmante compito! Non più le lunghe e snervanti ricognizioni a grande raggio, sempre sul chi vive per ore e ore, fra cielo e mare, isolati nell'immensità come degli eremiti, ma un'azione ' viva ', in compagnia di altri aerei, col nemico che non era nascosto, che si poteva guardare in faccia e colpire!

Nel pomeriggio dello stesso martedì 7, mi trovai all'aeroporto di Lecce assegnato al Gruppo ' S 81 ' che, secondo gli ordini di operazione, avrebbe dovuto trovarsi alla testa della formazio-

ne nel momento dell'attacco. L'attività e l'entusiasmo regnavano sovrani; nessuno pensava a se stesso ma all'azione imminente, certa, sicura. E la possibilità di poter partecipare a un evento forse decisivo per il tanto contrastato 'dominio del mare' ci rendeva quasi euforici, certamente allegri.

Eravamo tutti pronti su allarme; ciò voleva dire 'Consegnati in aeroporto. Pasti frugali. Dormire con un occhio solo'.

Durante la serata di martedì stesso, fu indetta una riunione dei capi equipaggio ai quali fu distribuita una copia fotografica delle sagome delle unità nemiche che avremmo dovuto incontrare. Erano state rilevate dall'Almanacco Navale, che mi ero portato da Taranto. Ogni aereo aveva sotto di sé due bombe da cinquecento chili e quattro da cento. Non si attendeva che l'ora del decollo e mai tempo trascorse più lento. Passavo la maggior parte delle ore libere dal sonno nell'ufficio operazioni dello stormo. C'era sempre un ufficiale per ricevere gli ordini. Anche quel pomeriggio di giovedì 9 luglio mi trovavo là.

Il telefono prese a squillare; era quello della linea diretta con il comando della Quarta zona. Vidi il volto dell'ufficiale pilota che riceveva le comunicazioni illuminarsi, e lo sentii ripetere più volte: 'Sì eccellenza. Va bene eccellenza. Benissimo eccellenza'. Poi riattaccò e si rivolse ai presenti: 'Ordine di decollo immediato, per

attaccare due grosse navi inglesi nel quadratino 8205, che navigano con rotta 320'.

Il gran momento era giunto! Fu come una liberazione. L'allarme fu dato in un battibaleno. Tutti gli equipaggi corsero ai rispettivi apparecchi e io presi posto sul velivolo capo formazione pilotato dal maggiore Colavolpe e dal capitano Casali. Alle 15.45, con un gregario per ala, decollammo da Lecce puntando sulle navi nemiche. Il tempo era buono e la visibilità anche. Sotto di noi sfilò tutta la penisola salentina e ci trovammo quasi subito a sorvolare le acque del golfo di Taranto.

Alle 16.20 siamo al traverso di Capo Colonne, ed è allora che molto lontano, a circa una trentina di miglia, avvisto alcune unità navali, indistinte, che stanno sparando. Proprio le vampe richiamano per prime la mia attenzione. Siamo già a quota 3500, quella stabilita per l'attacco. Accostiamo per l'azione, ma, oltre alle prime, scorgo altre e altre unità, un po' dappertutto! Il mare pullula di navi! È difficile in quel frangente, e a quella distanza, riconoscere chi è amico e chi no; tanto più che le notizie forniteci a terra sono state alquanto sommarie.

Proseguendo nella marcia, posso accertarmi che al largo della costa, verso levante, vi è un primo gruppo formato da due grosse navi da battaglia; più verso noi, a ponente del primo, un secondo gruppo di quattro incrociatori. Sulla lo-

ro sinistra, quindi più verso la costa calabra, avvisto ancora una flottiglia di caccia che sta sparando contro altre unità similari. Queste ripiegano protette da una cortina fumogena dopo aver, presumibilmente, effettuato un attacco con siluro. Molto più a ponente, e ormai decisamente sulla nostra dritta, vi sono diverse altre navi di vario tipo, indistinte.

Questo quadro della situazione in mare, apparsa improvvisamente e notevolmente diversa da quella che ci si attendeva, è ora abbastanza chiaro. Gli inglesi sono sotto, davanti a noi, e sulla nostra dritta. Ci dirigiamo sopra di loro!

L'attesa non è lunga. Alle 16.33 sorvoliamo i quattro incrociatori che ci danno il benvenuto con il fuoco delle loro artiglierie contraeree. Riconosco chiaramente unità tipo *Gloucester*. Il capitano Casali, che è anche l'ufficiale al tiro, mi domanda se quelle sono navi nemiche, e se può sganciare. Gli faccio segno che a poche miglia di distanza vi sono le due navi da battaglia, e che è più conveniente attaccare quelle. Il maggiore Colavolpe approva. Proseguiamo, e alle 16.40 entriamo nel tiro contraereo delle corazzate. Sono unità del tipo *Warspite*. Si distinguono bene le loro torri binate e il solo grosso fumaiolo al centro. È un vero inferno! Le granate scoppiano intorno a noi; non sentiamo i colpi ma vediamo distintamente le nuvolette degli scoppi e sentiamo l'aereo sobbalzare come sotto forti colpi di

vento. I due gregari sono sempre stretti a noi, ala contro ala. Eseguo alcune fotografie e viene messa in moto la macchina per le fotoplanimetrie; serviranno poi per accertare dove son cadute le nostre bombe.

Alle 16.43 effettuiamo il bombardamento; i gregari ripetono la manovra per imitazione. Siamo quasi sopra la verticale delle due corazzate che hanno accostato prima a dritta, poi a sinistra. Compiono una manovra di zigzagamento per evitare le nostre bombe che, purtroppo, cadono soltanto intorno a loro. Il fuoco contraereo è sempre centrato su di noi!

Ora bisogna pensare a disimpegnarci. Sappiamo che in zona deve esserci almeno una portaerei inglese, ed è probabile che qualche aereo nemico ci contrasti il cammino di rientro. I velivoli vengono messi in leggera picchiata per aumentarne la velocità. Con un ampio giro sulla dritta accostiamo per Santa Maria di Leuca. Sotto di noi avvistiamo numerosi aerei diretti sul cielo della battaglia.

Per noi, ormai, tutto è terminato! Una lunga attesa di più di quarantotto ore si è risolta nel breve volgere di una decina di minuti. Ho conservato come ricordo 'vivo' di quella giornata una piccola scheggia di granata, raccolta dal longherone del bombardiere S 81, dove i cannoni inglesi l'avevano spedita. »

L'avventura di Martino Aichner, siluratore del cacciatorpediniere inglese *Bedouin*, è straordinariamente più drammatica e singolare, e dimostra quale fegato occorresse in questo tipo di azioni, condotte non solo contro difese spaventevoli, ma per di più sul mare, a grande distanza dalle coste, quando essere abbattuti, anche se non feriti, voleva dire morte quasi certa. Ma ecco il racconto di Martino Aichner, riassuntivo dell'epopea di tanti suoi camerati aerosiluratori.[1]

« Quando, alla fine della prima decade di giugno del 1942, tutti i nostri reparti furono messi in stato d'allarme dalle prime notizie di forti movimenti navali britannici, ero stato da poco tempo assegnato al 132° Gruppo aerosiluranti, allora dislocato in Sicilia. Per un giovane ufficiale di complemento, l'essere assegnato a un reparto comandato da Buscaglia e che aveva tra le sue file ' cannoni ' come Giulio Cesare Graziani e Carlo Faggioni era un titolo d'onore, che comportava però molte responsabilità. Pur senza essere un cerbero, Buscaglia aveva un carattere difficile ed era esigente con sé e con gli altri.

Nel pomeriggio del 14 giugno non posso partecipare all'azione in cui viene impegnato il nostro gruppo perché, essendo il più ' pivello ', devo cedere il mio velivolo a un tenente anziano che ha scassato il proprio in atterraggio.

[1] Aichner e Evangelisti, *Storia degli aerosiluranti italiani e del Gruppo Buscaglia*. Ed. Longanesi & C., Milano.

Per il 15 sono rimasti soltanto tre siluri: ' all'azione parteciperanno Buscaglia, Aichner e il tenente Camera '.

Il sole non era ancora spuntato che già i nostri tre S 79 dirigevano verso Pantelleria. Quando il sole sorse alle nostre spalle, date le favorevoli condizioni di luce, avvistammo in distanza le unità della nostra 7ª divisione navale che, a titolo precauzionale, ci accolsero a cannonate.

I soliti moccoli sulla collaborazione aeronavale, una virata per tenerci fuori tiro e poi, improvviso e inatteso, l'attacco di alcuni *Beaufighters* di abitudini mattiniere. Ci impallinarono tutti con tanta abbondanza che Buscaglia decise di atterrare a Pantelleria per controllare i danni.

A terra si vide subito che l'aereo di Camera era troppo malconcio per poter riprendere il volo; ma gli altri due, dopo qualche riparazione di fortuna, erano pronti a ripartire.

Ci portammo in linea insieme con tre Macchi 202 dello stormo di Remondino. Buscaglia decollò con loro, e io mi accingevo a seguirli; ma un motore si mise a tossire e a sternutire come se avesse il cimurro e fu giocoforza fermarlo.

Il motorista Fantuzzi smontò le candele inferiori, le pulì, le rimontò e finalmente l'aereo poté avventarsi verso il mare, sollevando una nube di polvere rossiccia. Ma ormai Buscaglia e la pattu-

glietta di scorta erano fuori vista. In quel momento mi resi conto di non aver alcuna indicazione su quel che dovevo fare, così da solo. Infatti Buscaglia mi aveva detto di stargli vicino e che all'ultimo momento mi avrebbe comunicato con il laringofono l'ordine di operazione. Una sola raccomandazione precisa e categorica aveva aggiunto: 'Non attaccare navi da guerra'.

Ecco in distanza una grande colonna di fumo nero: ci dirigemmo verso quel punto e proprio ai margini di una vasta chiazza di nafta in fiamme, avvistammo un grosso mercantile. Ci siamo! Ma subito ci accorgiamo che la nave è ferma, che a bordo c'è un incendio e che l'equipaggio la sta abbandonando.

La sorvoliamo a bassa quota, vediamo le facce atterrite dell'equipaggio che salta in acqua, una virata e via alla ricerca di un altro bersaglio.

Ecco sulla destra una cortina di nebbia artificiale: una virata da quella parte e, proprio dietro lo schermo fumogeno, spuntano due bei cacciatorpediniere inglesi per i quali le cose non devono andare troppo bene, altrimenti non sarebbero isolati e non tenterebbero di occultarsi. Il bersaglio è allettante, ma l'ordine è di attaccare le navi da trasporto, quindi bisogna continuare la ricerca.

Per oltre mezz'ora perlustriamo il mare a pettine; ritroviamo le navi della 7ª divisione, torniamo indietro ancora e ritroviamo i due caccia inglesi: mi consulto con Del Bianco e decido di attaccare il più grosso, che era il *Bedouin*; tanto questo quanto l'altro, che era il *Partridge*, erano stati colpiti dalle navi di Da Zara, ma tenevano ancora bene il mare e sparavano come dannati.

Virata, direzione d'attacco, via le sicure, avvicinamento sotto la linea di volo, puntamento, una leggera pressione sulla pedaliera per aggiustare la mira, poi un gran colpo sul motore destro. Del Bianco apre la bombola antincendio, il motore si ferma, sbandiamo un po', anche il motore centrale spruzza olio di ricino sul parabrezza. Ma ormai ci siamo. A circa seicento metri di distanza e cinquanta di quota sgancio e continuo dritto in direzione delle navi; se riusciamo a superarle, sarà la loro stessa cortina fumogena a proteggerci.

Ma, quando siamo sulla verticale, pochi secondi prima che il nostro siluro raggiunga il bersaglio, una gragnuola di colpi ci investe in pieno.

Ho appena il tempo di voltarmi per vedere se qualcuno è ferito, quando anche gli altri due motori piantano secco. 'Tenetevi forte, dobbiamo ammarare.' Avevo già avuto un'esperienza del genere, quindi la manovra mi riesce.

Per fortuna il nostro bravo S 79 galleggia a meraviglia; ricuperiamo la bussola, la pistola da segnalazione, la cassetta viveri e saltiamo tutti nel battellino, da dove assistiamo emozionatissimi

all'agonia dell'unità che abbiamo colpito a morte: la prua si solleva tutta dall'acqua, rimane per qualche attimo in bilico e poi si inabissa. Non dimenticherò mai il grido strozzato di emozione e di commozione che si levò dal battellino.

Poi la drammaticità della situazione riprese il sopravvento: stavo controllando sulla carta la nostra posizione, che era giusto a metà tra Pantelleria e la costa tunisina, quando un'esclamazione del fotografo Pragliola ci fece voltare tutti di scatto: il secondo caccia stava puntando decisamente su di noi. La prospettiva di un bel campo di prigionia si profilava ormai nitidissima, come nitida appariva a meno di mezzo miglio la sagoma del caccia quando lo vedemmo invertire la rotta e allontanarsi velocissimo, mentre gli fiorivano intorno le colonne d'acqua sollevate dal tiro navale. Era la nostra 7ª divisione che andava in cerca di preda e che ci passò poi molto vicina senza ricuperarci. Spiegai all'equipaggio che forse non ci avevano avvistato o che non si erano fermati per il pericolo dei sommergibili, ma non mi parve che la spiegazione avesse convinto l'uditorio, dal quale si levarono commenti pittoreschi.

Quando il relitto del nostro fido S 79, che aveva galleggiato per tutto il pomeriggio, si inabissò, cominciammo a sentirci veramente soli. L'euforia determinata dallo scampato pericolo, dalla visione dell'affondamento dell'unità che avevamo colpito e dalla prigionia scongiurata *in extremis* per l'intervento delle nostre navi, diminuiva man mano che si avvicinava la sera e che il mare si agitava. Ma, quando, all'imbrunire, vedemmo arrivare un nostro idrosoccorso che ammarò magistralmente tra le onde e flottò decisamente verso di noi, allora l'euforia ci riprese, insieme con la voglia di fare gli spiritosi e di cantare a squarciagola, anche se stonati. »

* * *

Le imprese degli Stuka italiani, aerei tedeschi ceduti alla nostra Aeronautica e chiamati ' Picchiatelli ' dal famoso film con Gary Cooper, *È arrivata la felicità* del 1937, sono assai poco conosciute. Il racconto del sottotenente pilota Oberdan Naccari, citato all'ordine del giorno del bollettino n. 1147 col suo 121° Gruppo tuffatori, vale a riempire bravamente una lacuna.

« Ultimata la scuola di secondo periodo di pilotaggio, venni trasferito all'aeroporto di Lonate Pozzolo agli Stuka. Vi giunsi il 16 giugno 1943 e il giorno successivo, dopo due voli dimostrativi con il CR 42, decollai con lo Stuka, il tuffatore tedesco, e venni conquistato a poco a poco dal nuovo aeroplano. Feci un addestramento intensissimo, con lancio di bombe da esercitazione sul poligono: dopo venti giorni, venni assegnato alla 237ª squadriglia tuffatori

di stanza all'aeroporto di Ampugnano (Siena).

Cominciavo ad avvicinarmi alla zona di combattimento e ne ero felice. Vi giunsi il 7 luglio, e il 10 mattina feci il passaggio sullo Junker 87 D 3, detto ' Dora '.

Ero sceso da poco dal nuovo aereo quando giunse l'ordine in linea di volo di trasferimento della squadriglia a Gioia del Colle (Bari).

Gli anglo-americani avevano iniziato infatti l'attacco alla Sicilia. Venni assegnato in ala destra alla pattuglia condotta dal comandante capitano Leo Vecellio Reane; accettato a bordo, in qualità di armiere, un aviere di governo che mi piace ricordare, Vittorio Rimoldi di Como, per essersi offerto di partire con un aereo che andava al combattimento, decollammo subito e carburante. Quindi, con un nuovo balzo atterrammo verso le ore 19 all'aeroporto di Gioia del Colle.

Il giorno 11 scrissi frettolosamente ai miei genitori:

' Spero da un momento all'altro di partecipare a un'azione contro la flotta d'invasione. Ho già agganciato una bella bomba da cinquecento chili sotto la pancia dello Stuka. Sono tranquillissimo e contento... '

La mia squadriglia faceva ora parte del 121° Gruppo tuffatori, al comando del maggiore Orlandini. Mi diedero il comando di una pattuglia nella mia qualità di sergente in attesa di nomina a sottotenente, e, dopo cinquanta minuti di volo, atterrai all'aeroporto di Crotone. Qui veramente si respirava aria di guerra. Gli apparecchi erano decentrati ai limiti del campo, sotto gli alberi, e l'intero aeroporto era molto ben mimetizzato.

Giorno 12 luglio 1943. Il maggiore Orlandini scelse cinque piloti, oltre a se stesso; ricordo il tenente Marcoccia, il sottotenente Poggioli, il maresciallo Galletti. Essendo disponibile un settimo apparecchio, mi offersi di partecipare all'azione di attacco al naviglio nemico che si trovava nella rada di Augusta. Venni accettato. Il comandante ci indicò la rotta, il metodo di attacco alle navi e alle ore 11.55 decollammo, diretti verso l'Etna per l'appuntamento con la caccia di scorta, che però non si vide. Lo spettacolo dell'isola sicula, immersa in un mare verdastro, era meraviglioso e dalla quota di oltre quattromila metri si ammirava la costa verso Palermo e Catania e lo stretto di Messina, che si incuneava come un grande fiume fra le estreme propaggini della costa calabra e la zona di Capo Faro.

Benché senza scorta ci mettemmo in rotta verso Augusta. Pilotavo l'ultimo aereo della formazione, e mi beccai subito e in pieno l'attacco della caccia avversaria che proteggeva la flotta d'invasione, la quale stava mettendo in mare centinaia di zatteroni da sbarco. Virammo verso il centro della rada, e, seguendo la squadriglia, mi

gettai in tuffo su una grossa nave mercantile, senza azionare i freni aerodinamici per rimanere il minor tempo possibile sul bersaglio. Tolsi la sicura alla bomba e alle mitragliatrici in caccia e mi misi a sparare sul ponte della nave, alla quale mi avvicinavo e che ingrandiva a vista d'occhio. Quelli di sotto sparavano come indiavolati con un tiro molto preciso, perché vedevo che i proiettili mi esplodevano intorno, e sempre alla mia quota. Traguardavo la nave al centro del collimatore e sparavo durante il tuffo a novanta gradi. Pensavo: questa non mi può sfuggire.

Le vampe prodotte dalle mie mitragliere alari mi rincuoravano, dandomi un senso di protezione; a un certo momento sentii suonare la sirena; l'altimetro segnava duemila metri di quota, al di sotto dei quali si innalzavano i palloni frenati. Sganciai la bomba e iniziai la richiamata; avevo raggiunto nel tuffo una velocità di oltre cinquecento chilometri e mi parve di essere addirittura schiacciato dalla accelerazione di gravità.

Sei Spitfire mi si misero alle costole, decisi a farmi fuori. Venni preso da una rabbia cieca, sentendomi tallonato come un ladro dai cani poliziotti. Un caccia mi attaccava dalla destra a non più di cento o duecento metri di distanza; scorsi il pilota quasi in viso; gli virai addosso e sparai. Non posso dire se lo colpii o no; l'inglese mi si gettò sotto e sparì nel gran vuoto che avevo

sotto di me. Intanto, da dietro, mi sparavano e oltre che sentirle vedevo le raffiche avversarie colpire le ali; la carlinga dietro all'armiere, il timone, i piani di coda erano già ridotti peggio di un colabrodo. Ma lo Stuka, apparecchio particolarmente robusto, volava ancora. Per cercar di evitare questo tiro al bersaglio, mi tuffai nuovamente sino a una quota bassissima sull'acqua, mentre il mio armiere, il bravo Rimoldi, rispondeva al fuoco nemico con le armi in torretta. Vedevo lontano il massiccio grigio-scuro dell'Etna, e puntavo verso nord, con l'intenzione di atterrare a Reggio Calabria.

A un tratto sentii una raffica sulla testa; mi entrò in fusoliera attraverso la capottina e mi ruppe vari strumenti, ma il motore funzionava ancora, e io continuavo la corsa quasi disperata con gli occhi fissi al mare. Sentii la voce dell'armiere che per mezzo dell'interfonico mi avvertiva che le sue mitragliatrici si erano inceppate. Gli risposi di cercare di disincepparle al più presto, altrimenti ci avrebbero certamente fatti fuori. Vi riuscì; sentii sparare una raffica contro uno Spitfire che si era messo in coda troppo vicino. Si incendiò e con la maggiore velocità ci oltrepassò sulla destra, infilandosi in mare d'ala. Il nostro grido di gioia venne sommerso da un colpo di cannoncino che attraversando letteralmente il motore colpì il circuito dell'olio e dell'acqua. Lasciavamo un fumo nerastro in

coda; la pedaliera si mise a vibrare pazzamente, il motore a scoppiettare, i giri a diminuire. Era la fine del nostro magnifico apparecchio!

Vidi una fiammata sotto la manetta del gas, e un principio d'incendio sulle ali pericolosamente vicino ai serbatoi della benzina; il mare si avvicinava, e forse era la nostra sola salvezza non essendovi più la quota disponibile per il lancio con il paracadute. Ordinai all'armiere di sganciare la capottina e di slacciarsi le bretelle. Io pure con la sola mano disponibile, cercai di fare altrettanto. La quota era di circa cento metri e planavo irrimediabilmente sul mare. Impugnai la *cloche* con la mano sinistra, mi puntellai con la destra sul bordo anteriore della carlinga; l'acqua era lì, spanciai tirando la leva di comando alla pancia; sentii un violentissimo colpo all'occhio sinistro e mi trovai capottato sott'acqua dentro la carlinga.

Il mare si tingeva di rosso per il sangue che mi sgorgava copioso dalle ferite all'occhio. Lottai disperatamente contro il salvagente che mi teneva a galla a testa in giù nell'interno della fusoliera e contemporaneamente avevo la pretesa di prestare soccorso al mio armiere, credendo che fosse rimasto intrappolato nella carlinga. Quando già stavo per rimanere senza aria, riuscii a liberarmi e con violenti colpi di tallone venni alla superficie. Il cielo era stupendamente azzurro, e il mare leggermente mosso. Feci appena in

tempo a respirare profondamente e l'aeroplano, riempitosi di acqua, si inabissò producendo un gorgo di spuma con infinite bolle d'aria che continuarono a venire alla superficie producendo una bibita frizzante. Mi sentii tirare per i piedi ma rimasi a galla; ora il salvagente era provvidenziale.

A dieci metri circa di distanza da me, il mio armiere con un solo graffio insignificante in fronte stava armeggiando intorno al battellino pneumatico per aprirlo, battellino che era volato in mare insieme con lui nel momento della capottata dell'aereo.

Raggiunsi con alcune bracciate il battellino aperto e vi salimmo entrambi. Erano esattamente le ore 13.26, segnate dal mio cronometro, che si era fermato al contatto dell'acqua salata. Distanza dalla costa circa trenta chilometri ed eravamo vivi. Ci medicammo, fumammo, mangiammo qualche biscotto col cioccolato e a turno remammo, remammo e remammo per ore e ore. La costa si ingrandiva pure rimanendo sempre lontana. Vedemmo delfini a branchi, navi e combattimenti aerei.

Quando il cielo fu tutto nero per la notte vicina, ci raggiunse una motozattera tedesca che aveva visto un nostro razzo e ci prese a bordo. Il ponte ci sembrava tremendamente solido, e l'accoglienza fu fraterna. Dopo tre giorni per viaggi in mare, autoambulanza e treno, raggiungemmo

il nostro Gruppo che continuava a spostarsi di aeroporto in aeroporto. Qui l'accoglienza per noi due, considerati morti più che dispersi, fu calorosissima. Appresi che avevamo affondato un grosso mercantile di ottomila tonnellate, e che l'affondatore dovevo essere stato io perché il maresciallo Galletti che mi precedeva nel tuffo, e che aveva sganciato la bomba sugli zatteroni da sbarco, dichiarò che, dopo lo sgancio dei primi cinque, non aveva visto nessuna nave colpita. Mi venne poi concessa una medaglia d'argento. Desidero ricordare alcuni nomi di giovani colleghi piloti per onorarne la memoria. Il sottotenente Poggioli di Modena, abbattuto nella mia azione, e il sottotenente Calzoni di Bologna, abbattuto fra altri nell'azione del 13 luglio.

L'Aeronautica italiana aveva proprio dato tutto per quella guerra che allora continuava veramente, tredici giorni prima che il Maresciallo Badoglio dichiarasse: 'La guerra continua'. »

SOLITARIE AVVENTURE

Ai margini della guerra aerea, fuori dal sibilo rauco delle pallottole e dall'urlo delle bombe, alcuni aviatori conobbero avventure solitarie, esclusivamente personali; nel senso che esse non ebbero alcuna influenza sul corso delle operazioni.

« Momenti », più che fatti, ma che servono assai bene a stabilire un clima, un umore, un certo modo di filtrare la realtà.

Ne presentiamo tre, ognuna con un suo particolare valore. La prima si riferisce alla sfortunata Aeronautica dell'Africa orientale: forte di più di trecento apparecchi all'inizio della guerra che furono mal utilizzati quanto si poteva. E che finirono distrutti sui campi di Dessiè e di Asmara, senza alcun utile, quando gli inglesi ebbero riunito abbastanza forze aeree per prendere l'offensiva. Un solo apparecchio, tra i trecento, riuscì a tornare in Italia: e ne raccontiamo la vicenda, per bocca di Nicola Caputo, uno della schiera dei grandi navigatori del SAS, ovverosia dei Servizi Aerei Speciali.

« Nel giugno del 1941, » narra Caputo, « dopo aver operato su tutti i fronti etiopici, mi trovavo a Gondar assediata e con soltanto tre aeroplani superstiti, di cui due Caproni 133 e un cac-

cia CR 32 unitamente a un gruppo di piloti impossibilitati a continuare l'attività per mancanza di velivoli.

Con il sottotenente Lusardi riuscimmo a prendere contatto con il governatore, generale Nasi, e gli sottoponemmo un nostro programma, dati i mezzi a disposizione, temerario e quasi irrealizzabile: raggiungere con un Caproni l'Italia e ritornare per portare rifornimenti e aiuti con aerei più adatti. Lo scetticismo del governatore, uomo di grande valore e di ampie vedute, fu vinto dal nostro entusiasmo. Dopo qualche preparativo, il 15 giugno del 1941 decollammo da Gondar con rotta su Gedda in Arabia, per ragioni di autonomia. Colà giunti giustificammo l'atterraggio a causa di un principio di incendio al motore laterale sinistro, incendio che realmente era avvenuto quando stavamo ancora sul campo di Gondar. Le autorità arabe, verificati i nostri documenti personali, ci internarono nella palazzina dell'aeroporto ove restammo rinchiusi per quasi quattro mesi con quaranta gradi all'ombra. L'equipaggio del Caproni era così composto: tenente pilota Nicola Caputo, tenente pilota Clodomiro De Caro, sottotenente pilota Domenico Lusardi, sergente maggiore motorista Barilli e sergente telegrafista Di Biase.

A Gedda esisteva la Legazione d'Italia diretta dal ministro Sillitti il quale si prodigò con tutte le sue possibilità, per alleviarci le pene della

clausura e dopo aver superato le grosse difficoltà prese contatto con Roma e concordò con noi la rotta di partenza Gedda-Sollum: ma il nostro Caproni non aveva autonomia sufficiente a rimanere in volo per circa tredici ore nel corso delle quali avrebbe dovuto percorrere qualcosa come duemilacinquecento chilometri e in una sola tappa. Questa difficoltà non ci scoraggiò e con l'aiuto dell'autista della Legazione italiana di Gedda riuscimmo a caricare a bordo del velivolo sei comuni fusti di benzina saldati in coppia da usare quali serbatoi supplementari.

Il Caproni era rimasto per quattro mesi ad abbrustolirsi sulla sabbia del campo con tutte le immaginabili conseguenze sulla sua efficienza. Infatti il bravissimo motorista, che cercammo di aiutare in tutti i modi, dovette procedere al totale smontaggio di tutti i cilindri dei tre motori, con una rudimentale attrezzatura, riuscendo alla fine a farli funzionare. Il 9 ottobre, alle ore 17 locali, decollammo dall'aeroporto di Gedda per il secondo e più difficile tratto del nostro avventuroso viaggio, che iniziò con l'inseguimento dei caccia inglesi ai quali potemmo sfuggire soltanto volando a pelo d'acqua sul mar Rosso e costeggiando per circa un'ora la costa araba. Elusa la caccia e sopraggiunta la notte, puntammo su Sollum attraversando tutto l'Egitto, senza alcuna assistenza radio. Verso mezzanotte, nell'attraversare il Nilo, fummo inquadrati dalle fotoelettri-

che alle quali dovemmo sfuggire, tra le cannonate della contraerea.

Il viaggio continuò silenzioso, aiutati nella navigazione soltanto dalla stella polare. Eravamo in volo già da dodici ore quando la scorta di carburante incominciò a esaurirsi e pertanto fu necessario, per stabilire la nostra posizione, dirottare verso il mare, perdendo gradatamente quota.

Al di sotto di noi si stendeva un vasto strato di nubi. Era già l'alba. Forammo le nubi e trovammo la costa quando eravamo ormai a cinquecento metri di quota, ma sfortunatamente eravamo sul cielo di Tobruch in quel periodo occupata dagli inglesi. Ci accolse improvviso e violento un fuoco infernale. Da terra e dal mare tutte le mitragliere furono puntate contro l'ala tricolore che da sola aveva osato scendere sulla piazzaforte nemica. L'aria fu percossa, dilaniata dai proiettili che salivano contro la fragile carlinga. Fuoco dovunque, esplosioni che facevano rimbalzare l'apparecchio mettendo lunghi brividi nelle strutture metalliche.

A quota cento, simulando un atterraggio, le mitragliere tacquero, l'aeroplano, refilato al loro tiro, si risvegliò, cercò scampo verso il deserto. Nuovo impetuoso fuoco nemico, ma invano!

Ritornò il silenzio, strano, incredibile, dopo tanto fragore. A pochi metri dal suolo, si riaccendono i motori, ma quello centrale tace. Il motorista alleggerisce il velivolo lanciando giù dal

portello i famosi fusti vuoti, ma il carburante è ormai finito e siamo costretti ad atterrare in pieno deserto a circa quaranta chilometri a sud di Ain el-Gazala, esattamente dopo tredici ore di tormentato volo.

Ma soltanto una parentesi del nostro viaggio era chiusa perché per noi, superato il primo momento di gioia per aver toccato terra amica, si apriva la grande incognita del deserto sconfinato, per ricominciare il calvario verso la costa sospinti dalla volontà di sopravvivere.

Una marcia faticosa, con alterne decisioni di fermarsi e attendere la morte, ci portò dopo ventiquattr'ore di sofferenze inenarrabili a Derna, dove fummo accolti, dato il pietoso stato nel quale eravamo ridotti, dalla diffidenza di un reparto tedesco.

Riuscimmo a prendere contatto con i nostri di Derna che vennero a prelevarci per condurci al Comando. Accoglienze affettuose, commoventi e trionfali: ristoro, riposo e nuovamente ritorno nel deserto per ricuperare il famoso Caproni, rimetterlo in efficienza e con lo stesso, via con un nuovo balzo a Roma dalla quale alcuni di noi mancavamo da circa sei anni.

Dopo quindici giorni di riposo, eccomi assegnato al SAS per ricominciare le cavalcate fino alla fine, con la tristezza, quasi ogni giorno, per aver perduto un amico o un collega. »

* * *

La seconda avventura solitaria riguarda un pilota straniero, dell'Aeronautica polacca, passato a combattere, dopo la tragedia del 1939, con la RAF britannica. Si chiama Jan Walewsky, e attualmente abita in Australia: nel suo italiano zoppicante, ma efficace, egli racconta:

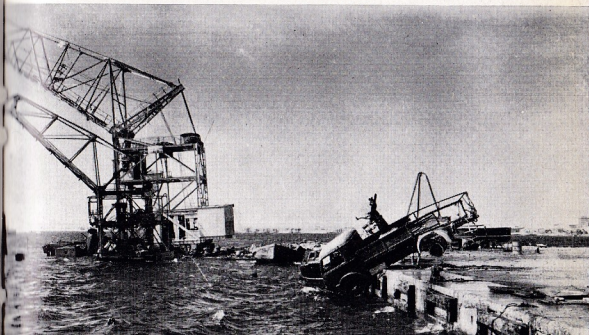
«7 settembre 1944: sono le epiche giornate della rivolta di Varsavia.

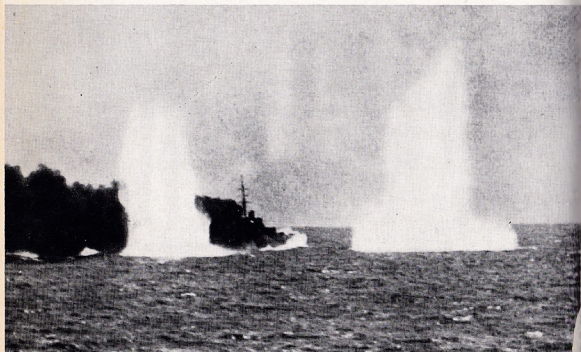
La sera precedente, sei Halifax del 138° Gruppo Servizi speciali polacco sono partiti da Brindisi carichi di armi e munizioni da lanciare su Varsavia agli uomini del generale Bôr. Da oltre trenta giorni a Varsavia si combatte, strada per strada, casa per casa, ma l'eroismo degli insorti si va spegnendo in un mare di sangue. I tedeschi hanno preso il sopravvento e per gli insorti ormai c'è poca speranza.

Decollo la mattina da Brindisi insieme ad altri tre apparecchi da caccia (una pattuglia) qualche minuto prima dell'alba, dirigendomi verso l'altra sponda dell'Adriatico per incontrare, sulla rotta di ritorno, gli Halifax reduci dal volo su Varsavia e proteggerli dagli eventuali attacchi della caccia tedesca di stanza negli aeroporti dalmati e albanesi.

Giungiamo in vista della foce del Drin dopo qualche decina di minuti di volo e il mio Spit-

Ripresa dall'alto, Tobruch brucia, abbandonata dalle nostre truppe incalzate dagli inglesi. Nella foto, bruciano i grandi depositi di benzina: sullo sfondo, il leggendario incrociatore contraereo *San Giorgio* (*Foto Imperial War Museum, London*)

Nella stessa occasione, la squallida veduta del porto di Tobruch (*Foto Imperial War Museum, London*)

È il 9 luglio 1940, giorno di Punta Stilo. La nave da battaglia inglese *Malaya* è inquadrata dai giganteschi alberi delle bombe aeree italiane (*Foto Imperial War Museum, London*)

9 luglio 1940: sempre a Punta Stilo, una bordata delle nostre artiglierie sulle unità inglesi

fire incomincia a dar segni di non voler proseguire. Il motore, il perfetto Rolls Royce, perde colpi e l'indicatore di pressione della pompa di alimentazione cala paurosamente. Segnalo al capopattuglia che debbo rientrare. Viro, sgancio i serbatoi supplementari, inizio la rotta di ritorno.

Al limite di velocità di sicurezza attraverso nuovamente l'Adriatico, giungendo in vista della costa italiana poco più a sud del promontorio del Gargano. Il motore continua a perdere colpi, ma, bene o male, riesco a proseguire abbastanza regolarmente. Seguo la costa per poter, in caso di emergenza, trovare un atterraggio di fortuna.

A un tratto, sollevando lo sguardo, vedo spuntare a una quota ben più alta che la mia, tre puntini che ingigantiscono a vista d'occhio; tre Messerschmit 109! Aguzzo lo sguardo: mi hanno già scorto e convergono su di me: non so cosa fare, il motore in condizioni da non rispondere agli sforzi di un combattimento, l'apparecchio per questa ragione non più maneggevole, non resta altro che cercare una via di scampo o vendere cara la pelle.

Cerco di dare tutto il gas possibile, tiro disperatamente a me la *cloche* e levo la sicura alle armi. I tre tedeschi si allargano, uno dirige su di me e gli altri due cercano di intercettarmi sui fianchi. Hanno già capito che mi trovo in difficoltà, e sono certi di liquidarmi in un attimo.

Giungo quasi in quota uguale alla loro, man-

tengo la mia rotta che quasi è di collisione con l'apparecchio di centro. Il tedesco invece, improvvisamente, picchia: vuole lasciare il campo libero ai compagni che mi stanno giungendo addosso dai lati. Picchio leggermente anch'io, riesco a inquadrarlo nel collimatore e faccio partire una raffica con i miei cannoncini da 20 millimetri. Vedo un solo lampo di un'esplosione sulla fine della fusoliera, quasi all'attacco dei timoni. Gli altri due mi sono quasi addosso, cerco di virare, ma una raffica mi colpisce: il motore s'inceppa, l'elica si ferma. Faccio scorrere il tettuccio e mi lancio fuori: il paracadute, dopo pochi attimi, si apre e rimango a dondolare sotto l'enorme ombrello di seta che cerca di depormi dolcemente al suolo. Alzo gli occhi al cielo, forse in ringraziamento per lo scampato pericolo, quando vedo arrivare a tutta velocità la ben nota sagoma di un altro Spitfire. Due dei tedeschi, con un'ampia virata, dirigono verso di lui mentre il terzo, forse ignorando il rispetto del nemico vinto, picchia verso di me e apre il fuoco con le sue due mitragliatrici. Una pallottola mi attraversa il polpaccio destro, un'altra mi fracassa il braccio sinistro.

Il dolore mi acceca, ma vedo lo Spitfire attaccare, con una impressionante picchiata, colui che mi aveva mitragliato. Riesce a mettersi nella sua scia e apre il fuoco con tutte le sue armi: due raffiche, e il Messerschmit esplode, e va letteralmente in pezzi. Gli altri due seguono la picchiata

dello Spitfire, cercando di prenderlo di coda, ma questo, grazie alla migliore maneggevolezza, vira, si rovescia sul dorso e si raddrizza in una corta picchiata. Riapre il fuoco, e colpisce uno dei due tedeschi il quale incomincia ad avvitarsi emettendo fumo. L'altro riprende a tutto gas la sua rotta, non prima di aver sparato una corta raffica al mio paracadute, mentre passava a tiro.

Giunsi a terra, fui raccolto da alcuni contadini che cercarono di curare alla meglio le mie ferite: il pomeriggio fui prelevato da un'autoambulanza e trasportato in ospedale.

Due giorni dopo ricevetti la visita del mio salvatore. Fui tanto stupito nel vederlo: era un italiano, non apparteneva ad alcun reparto dell'Aeronautica italiana che già combatteva a fianco degli Alleati, ma era un italiano che combatteva in un reparto della RAF. Gli chiesi il perché, e mi rispose che era fuggito dall'Italia per motivi razziali. Era un israelita. Ora di nuovo in Italia sperava nella fine sollecita della guerra per ritrovare la sua famiglia, se ancora esisteva, dopo tanti lutti e tante deportazioni. Mi ricordo di lui come se lo avessi accanto in questo momento in cui scrivo: era alto, capelli ondulati e baffi biondi. Non volle dirmi il suo nome: tanto, disse, non occorrevano i ringraziamenti e gli elogi: aveva fatto solo il suo dovere.

Seppi poi a guerra finita, e lo appresi da un mio collega, che il suo cognome era Lattes, nul-

l'altro, né il suo nome né la sua città di origine.

Io spero, dopo tanti anni, di ritrovare questo coraggioso e umile eroe: forse, se vive ancora, leggerà il racconto di questo episodio oppure lo potrà leggere qualcuno della sua famiglia o qualche suo amico, a conoscenza di quanto io ho cercato nel miglior modo possibile di raccontare.

Desidererei tanto riabbracciarlo, vivo in Australia, ma tornerei immediatamente in Italia se avessi la sicurezza di poterlo incontrare. È un appello che faccio a tutti coloro che mi potranno in certo qual modo aiutare. »

* * *

Tra le incredibili avventure del cielo di guerra, le più sorprendenti sono quelle legate a fatti tecnici che soltanto verso la fine del conflitto cominciarono a essere osservati, registrati e interpretati correttamente. Quasi tutti legati al rapidissimo incremento della velocità che si verificò tra il 1939 e il 1945, in tutti i tipi di aerei prodotti da ogni belligerante. Le grandi Potenze, antesignane della tecnica in ogni campo, e quindi anche in quello aeronautico, avevano affrontato il conflitto con apparecchi da caccia in nessun caso più veloci di cinquecentosettanta chilometri l'ora, e con bombardieri oscillanti attorno ai quattrocento. Lo terminarono con caccia supersonici e bombardieri che erano balzati a seicento e anche settecento chilometri l'ora.

Questo inverosimile e rapidissimo avanzamento nelle prestazioni aeronautiche si compì in un numero così piccolo di anni e sotto la pressione di circostanze così travolgenti, che non vi fu il tempo materiale di studiare e analizzare le nuove esperienze: sugli apparecchi da caccia del 1942, il Tempest per esempio, vennero installati dispositivi di superpotenza, alimentati da metanolo e benzina ad altissimo numero di ottano, che aumentavano la velocità da settecento a ottocento chilometri l'ora per pochi minuti. Ma se il Tempest picchiava, aggiungendo la velocità di discesa a quella sua propria, poteva accadere che, dopo un'affondata di mille o duemila metri, si trovasse attorno ai milleduecento chilometri l'ora, magari senza accorgersene.

A questa velocità, le strutture erano cimentate in modo che nessun ufficio studi aveva lontanamente previsto, e intervenivano fenomeni, per i piloti e gli apparecchi, che soltanto dopo la guerra trovarono chi li indagasse in modo sistematico. Uno di questi fu il « velo nero », cioè quel velo oscuro che scendeva bruscamente sugli occhi del pilota in occasione di una virata troppo stretta ad alta velocità: oggi sappiamo che esso è legato alla fluidità del sangue il quale subisce, all'interno del corpo umano, la forza centrifuga. Ma allora era un fenomeno mal noto, come tutti quelli che oggi vanno sotto il nome di « medicina aeronautica ».

Per gli apparecchi, spinti a velocità soniche e transoniche, c'è da meravigliarsi davvero che non ne siano volati a pezzi delle migliaia, come la teoria, che oggi conosciamo bene, suggerisce perentoriamente. Noi sappiamo che alla velocità del suono (milleduecento chilometri l'ora circa a livello del mare), la turbolenza dell'aria attorno a un profilo alare è tale che cominciano a intervenire veri e propri martellamenti sulla struttura, con un tormento che sfibra rapidamente i metalli e conduce a rotture clamorose e istantanee. Questo è specialmente vero per i piani di coda, che, se non sono sistemati fuori, sopra o sotto, della linea di flusso proveniente dall'ala, possono venir letteralmente distrutti in pochi secondi. E sappiamo anche che non è necessario volare alla velocità del suono per riscontrare questi effetti. Difatti il numero di Mach che rappresenta il rapporto tra la velocità del velivolo e quella del suono a quella quota, è un indice puramente locale: nel senso che l'aereo può volare a 0,8 Mach (cioè meno di mille chilometri l'ora) e trovare che le sue ali, al bordo d'uscita, o la punta degli impennaggi, o il tetto della cabina sono già in regime sonico, a Mach 1, in ragione del loro particolare profilo.

Quasi tutti i caccia del secondo periodo della guerra mondiale erano apparecchi che entravano e uscivano come anguille in regime sonico correntemente: e non erano costruiti per poterlo fare. I piloti sapevano che a una certa velocità l'apparecchio non teneva più, governava malissimo, diventava durissimo e sobbalzava paurosamente. Ma non sapevano il perché: quando capitava, riducevano motore e il fenomeno cessava, o si attenuava. Tra l'altro, nessuno riusciva a spiegarsi, almeno negli anni centrali della guerra, perché ad alta quota questo insieme di sgradevoli fatti intervenisse a velocità più alte che a terra. Soltanto alla fine, con l'entrata in servizio del Me 262 tedesco, a reazione, e del Meteor inglese, venne dato un principio di spiegazione teorica: la velocità del suono cresce con la quota, ed è perciò logico che i fenomeni che accompagnano il valico della « barriera del suono » compaiano più tardi.

E tuttavia un mistero è rimasto. La teoria dice che un apparecchio subsonico, come erano tutti quelli durante la guerra, « non può » volare a velocità supersoniche senza andare a pezzi. Ma di fatto questo non successe mai, o solo rarissime volte, per di più non registrate: dobbiamo constatare che apparecchi subsonici volarono a migliaia, per migliaia di volte, a velocità supersoniche senza che succedesse nulla di grave. Come poté accadere questo fatto singolarissimo, che il calcolo sembrerebbe escludere?

La spiegazione che è stata data getta una luce abbastanza stravagante sul nostro preteso grado di conoscenza di certi fenomeni. Pare assodato

che un caccia subsonico della seconda guerra mondiale, concepito per una velocità massima di ottocento chilometri l'ora, avesse un profilo talmente poco adatto alle velocità supersoniche, da generare un vero e proprio caos aerodinamico, attorno a sé: caos nel quale le rapidissime compressioni, i battimenti, che la teoria indica come caratteristici del volo alla velocità del suono, non si verificavano o si verificavano in forma attenuata. Sembra un paradosso, ma quegli aeroplani riuscivano a superare il muro del suono, soltanto perché non ne sapevano nulla. Volavano malissimo, ma insomma volavano: e i loro piloti scendevano a terra frastornati, perplessi, ma con gli aeroplani ancora interi.

Va segnalato che in Gran Bretagna e in Germania dove il combattimento aereo assunse forme selvagge, con piloti di straordinaria bravura (basti pensare a Hartmann con trecentocinquantotto vittorie, Novotny con duecento, Galland con centoventi, l'inglese Adley con quarantaquattro), ci si accorse abbastanza presto di questo insieme di fenomeni. In Italia non risultano studi o esperienze in proposito, benché possedessimo apparecchi certamente in grado di superare, in picchiata, la velocità del suono. È assai probabile che molti nostri piloti abbiano fatto lo stesso tipo di esperienze, ma esse rimasero evidentemente allo stato individuale. Lo stato maggiore non ne seppe probabilmente nulla: o, se seppe

qualcosa, lo attribuì a difetti del materiale, o all'inesperienza dei piloti, o alla fantasia di qualcuno di essi: così l'esperienza di Alberto Zavatti, sergente pilota del primo stormo caccia, dislocato nel 1943 all'aeroporto di Fontanarossa, in Sicilia, rimase sterile, un episodio isolato e senza echi.

« Trasferito da Pantelleria alla Sicilia », narra Zavatti, « mi trovavo di base a Fontanarossa, vicino a Catania, quando un giorno mi venne dato ordine di partire su allarme per intercettare un ' passero solitario ' segnalato al radar in volo sulla Sicilia.

Salto sul mio C 205, schiaccio il pulsante della messa in moto e il motore parte con un rombo. I meccanici mi aiutano, manovrando le punte delle ali, a imboccare la pista di decollo, poi mi lasciano andare, col pollice alzato, in segno di saluto: sulla pista accelero a strappi e il motore mi risponde col suo ruggito potente. Due o tre scarpate di sinistro e di destro per costringere il bestione al centro della pista, e sono in aria, con gli occhi bene aperti. Il mio controllore mi dice che il nostro passero è probabilmente un bombardiere proveniente da nord-ovest, diretto a Malta: tra me e me, penso che sia una specie di postale, che trasporta qualche personaggio importante. Siccome vola sui settemila metri mi porto cinquecento metri più su e comincio a

guardare. Dopo qualche minuto, eccolo là. È un puntino che ingrandisce rapidamente, punta diritto sull'Etna, per lasciarla evidentemente sulla destra e filare a Malta lungo la costa orientale della Sicilia. Guardo bene da tutte le parti, sfilo la sicura alle armi, prendo la Fortezza (difatti è una Fortezza volante) nel collimatore, e comincio a picchiare leggermente.

Mille, settecento, cinquecento metri, quattrocento metri. Proprio mentre sto per schiacciare il bottone di apertura del fuoco, il mio apparecchio sussulta, come colpito da una manciata di sassi. Mi contraggo sul sedile, bloccato dalla sorpresa: fulmineamente mi rendo conto di avere un caccia in coda. Mi ha beccato, come io credevo di beccare il mio grasso bersaglio. Alzo gli occhi istintivamente al retrovisivo, e vedo, per un istante, l'ogiva rossa di un britannico: uno Spit, molto probabilmente.

C'è poco da fare, se non buttarsi in picchiata più svelto possibile. Sbatto di colpo la *cloche* in avanti e il mio 205 affonda con un sussulto, inseguito a breve distanza dallo Spit che continua a lardellarmi di colpi.

Spingo, sudando, il gas al massimo e l'apparecchio acquista velocità: non ho modo di valutarla, perché il mio tachimetro è mal tarato, e poi ho altro da fare. Direi che scendo a novecento, forse mille chilometri l'ora.

Improvvisamente, mi sembra di esser entrato

in tromba, con l'automobile, in un sentiero di campagna pieno di sassi e buche. L'aereo pare contorcersi, come afferrato da due mani gigantesche: vedo distintamente i piani di coda che vibrano come organi, squassati da una bufera incomprensibile.

Il sangue mi si ghiaccia nelle vene, tanto più che i martellamenti si intensificano: ora ballo sul sedile come un turacciolo. I comandi mi sfuggono di mano, duri come barre di acciaio: la *cloche*, impazzita, mi sbatte nella parte interna delle ginocchia e delle cosce, come il batacchio di una campana.

Riunendo tutte le energie riesco ad afferrarla, tirandomela gradatamente, millimetro per millimetro, alla pancia: la forza centrifuga, mentre richiamo l'aereo, mi incolla al sedile, sotto il peso straziante di tonnellate di piombo sulle spalle. Ma i battimenti cessano: richiamo ancora, torno in un *amen* a duemila metri, e tutto ridiventa normale. Il mio motore ronfa placido, sembra che non sia successo nulla. Lo Spit è sparito, dissolto nell'immenso cielo.

A terra guardo centimetro per centimetro l'apparecchio, trovando una miriade di buchetti, rughe inspiegabili, profonde erosioni nei bordi d'attacco degli impennaggi. Li faccio vedere al mio capitano, azzardando l'idea che possa trattarsi degli effetti dell'alta velocità. Mi guarda burbero e mi dice: ' Fregnacce, giovanotto, fregnacce '. »

Pochi modi di morire son più atroci di quelli che registra la lunga, silenziosa storia delle guerre sul mare, soprattutto dell'ultima. Simili a mostri di ferro, ma dalla pelle troppo sottile, le grandi navi si cercano sulla distesa delle acque, colpendosi a distanze incredibili con pesanti mazze mortali: sovente, un colpo solo basta a mandare in fiamme il disgraziato avversario, gonfio di nafta, esplosivi e munizioni fin nel profondo delle stive.

In pochi istanti la nave salta in aria, gli incendi devastano i suoi ponti arrostendo centinaia di uomini che non hanno scampo alcuno, bloccati come sono dalle paratie arroventate, dalle porte inchiodate per le esplosioni, dalle scale contorte e spezzate. E quando, per avventura, qualcuno riesce a gettarsi in acqua, o ad esservi scaraventato dagli scoppi, spesso non è che all'inizio del suo martirio, poiché in guerra i soccorsi son rari e difficili, mai tempestivi, sempre inadeguati: e il marinaio scampato alla fine della sua nave deve fare allora i conti col freddo paralizzante dell'acqua, con la fame, i pescicani che accorrono a frotte, attratti dal sinistro banchetto: qualche volta anche con la furia del nemico, che spietatamente mitraglia o affetta con le eliche coloro che pur potrebbe salvare. Giorni e giorni su una zattera, oppure aggrappati a un pezzo di legno, o sostenuti da un fradicio salvagente: con attorno la paura, la morte, la pazzia.

E questo, tutto d'un colpo: fino a un istante prima la bella nave naviga tranquilla coi suoi cannoni pronti, le attente vedette, gli impassibili ufficiali. E ora è sopravvenuta la rovina, dal di là della linea d'orizzonte, quasi evocata da un genio malefico, senza alcuna preparazione, senza premonizioni.

La nostra Marina, militare e mercantile, conobbe, di questo tipo di guerra, la parte più dura, se possibile: poiché dovette combattere nel ristretto Mediterraneo ogni giorno e per ogni miglio percorso. Difendendosi accanitamente per più di tre anni contro ogni forma di insidia nemica: dalle grandi navi agli aerosiluranti, dai sommergibili alle mine. Giunse al termine del lungo sacrificio avendo perduto praticamente tutto il suo naviglio e moltissimi dei suoi equipaggi. Circa quarantatremila uomini della Marina militare caddero o andarono dispersi, furono feriti o furon fatti prigionieri: e con essi, affondarono quattrocentododici navi per quasi quattrocentomila tonnellate, tra le quali ottantotto sommergibili, quarantacinque cacciatorpediniere, tredici incrociatori.

Un sanguinoso pedaggio, concentrato, per di più, nella seconda metà della guerra.

Se possibile, la falcidia nelle navi mercantili fu ancora maggiore, poiché ne perdemmo per mare 1278, per più di due milioni di tonnellate. La metà di esse andò distrutta nel solo 1943, che

fu l'anno « sinistro » della nostra Marina. Decine di migliaia di bravi marinai furono perduti o feriti sulle lente « carrette » che senza tregua fecero la spola con tutti i fronti italiani d'oltremare.

La silenziosa lotta che per tre anni venne condotta da pochi uomini sopra e sotto la superficie delle acque del Mediterraneo non è molto conosciuta. O meglio, è conosciuta nel suo racconto storico, fatto di dati tecnici, di coordinate geografiche, di risultati militari. Quasi mai nel suo tessuto umano, nella verità delle naturali reazioni che il combattente del mare provò intimamente, e che spesso non confessò del tutto.

Abbiamo perciò riunito in questa parte una serie di testimonianze autentiche di come uomini di carne e d'ossa videro la sanguinosa realtà della guerra sul mare: senza loro nulla aggiungere, o nulla togliere. Esse sono raggruppate attorno a quattro « momenti » tra i più drammatici del nostro conflitto: la sorpresa di Matapan, che ci costò due grandi incrociatori, distrutti nel marzo 1941 a sud di Creta, di notte, dal fuoco delle navi da battaglia britanniche. L'affondamento del *Laconia*: grande piroscafo-prigione britannico, silurato in Atlantico da un sommergibile tedesco, il quale non sospettò che a bordo della sua vittima si trovassero, purtroppo, milleottocento prigionieri italiani, i quali perirono nella grande maggioranza.

E ancora, i casi più impressionanti della terribile vicenda dei convogli, così poco conosciuta ancora oggi, col suo corteo di rovine e di lutti. E infine la battaglia delle grandi navi corazzate, orgoglio della nostra flotta, inabissatesi sul finire del conflitto, come la *Roma*, sotto lo schianto di un'arma interamente nuova.

Testimonianze non retoriche, ma anzi dimesse e semplici. Dalle quali però balza fuori l'intera verità di ciò che fu la guerra sul mare. Spavento, morte, incredibili sacrifici.

LA TRAGEDIA DI CAPO MATAPAN

All'inizio del 1941, i tedeschi richiesero alla nostra Marina di intervenire in qualche modo nelle acque a sud dell'isola di Creta, incessantemente percorse da quei convogli inglesi che rifornivano le truppe alleate impegnate sul fronte greco-albanese contro di noi.

« Supermarina » aderì, dopo qualche esitazione, alla richiesta e dispose per un *raid* in quelle acque, effettuato da unità molto veloci e potentemente armate: era infatti essenziale giungere sui convogli con grande rapidità, se si voleva che non fossero avvertiti e sfuggissero facilmente.

Presero così il mare la nostra nuova nave da battaglia *Vittorio Veneto* di circa quarantamila tonnellate, appoggiata da due divisioni incrociatori e da parecchi cacciatorpediniere.

La squadra aveva appena lasciate le nostre coste, quando venne avvistata da un ricognitore inglese. Così la sorpresa sarebbe certamente venuta a mancare, ma il nostro Comando decise di proseguire ugualmente. All'alba della mattina dopo, il 28 marzo, la forza navale era a poche miglia a sud della piccola isola di Gaudo, nella zona di mare attorno a Creta: e qui incontrò alcuni incrociatori inglesi che, essendo inferiori per potenza alla squadra italiana, subito si disimpegna-

rono, ripiegando sul resto della flotta inglese che stava precipitandosi da Alessandria sui luoghi dello scontro. Ma noi non ne avvertimmo la presenza, il che ci fu fatale la notte dopo.

Sulla via del ritorno a Taranto, infatti, un gruppo di aerosiluranti britannici decollati da una portaerei che si trovava con la seconda squadra inglese, riuscì a piazzare un siluro sulla *Vittorio Veneto* che però proseguì, pur azzoppata, con una discreta velocità. All'imbrunire, un'ondata successiva silurò l'incrociatore *Pola* da diecimila tonnellate, che rimase fermo sul mare, completamente oscurato e senza più energia a bordo.

Quando la squadra uscì dall'attacco aereo, subito ci si accorse che il *Pola* mancava dalle file: e al suo soccorso vennero inviati due incrociatori, *Fiume* e *Zara*, con quattro cacciatorpediniere.

Ma la loro sorte era segnata: nel buio pesto della notte, essi giunsero nei pressi del *Pola* immobile. E vi trovarono, proprio mentre stava giungendo dal sud-est, il grosso della flotta da battaglia britannica. Poche salve delle sue grosse artiglierie e le nostre belle navi furono colate a picco, senza neppure poter reagire. Nella tragica sorpresa di Matapan, perdemmo più di mille marinai: la grande parte delle perdite avvenne però nei giorni successivi, tra i naufraghi rimasti soli e senza soccorsi in balia delle onde. Ne fa un quadro allucinante il marinaio allievo specialista Stenio Mezzetti, attualmente residente a Follonica, imbarcato allora, appunto, sull'incrociatore *Zara*.

« Nel tardo pomeriggio del 28 marzo 1941, una formazione di aerosiluranti inglesi ci attaccò. Io ero imbarcato sullo *Zara*, incrociatore da diecimila tonnellate, in qualità di allievo meccanico. Per me fu il battesimo del fuoco. Ero arrivato fresco fresco dalla scuola specialisti di Venezia, e non avevo avuto il tempo né di fare amici né di prendere pratica della nave. Per questa ragione i miei compagni di avventura non hanno un nome.

Dopo l'attacco aereo, la navigazione proseguì tranquilla sino alle ore 23 circa. Io dico tranquilla perché noi semplici marinai non eravamo a conoscenza di nulla: lo scopo della missione, la rotta seguita, che eravamo in mari controllati dagli inglesi, perciò pericolosissimi, che la *Vittorio Veneto* era stata colpita da un siluro, che il *Pola* era immobilizzato anch'esso da un siluro e che noi della prima divisione navale (lo *Zara* era nave ammiraglia) andavamo in soccorso del *Pola*. Sono venuto a conoscenza di tutto questo in Italia, dopo il nostro rientro.

Alle ore 23 circa del 28 marzo, avvenne il finimondo.

Io ero smontato alle ore 20 dalla guardia in caldaia e mi trovavo in quel momento al posto di combattimento. In navigazione facevamo i

turni di ' quattro e quattro ', cioè quattro ore in caldaia (che era un inferno) e quattro ore al posto di combattimento: non riposavamo mai.

La nave fu colpita in pieno da proiettili di grosso calibro. Restammo completamente al buio. Benché fossi un novellino, mi resi subito conto della gravità della situazione. Vidi l'affannoso andirivieni del comandante Corsi e dell'ammiraglio Cattaneo, i quali impartivano ordini ai pochi marinai rimasti illesi. Si levavano alte e agghiaccianti le urla dei feriti, che furono moltissimi e in condizioni pietose, squarciati nelle carni, ustionati, accecati.

Sempre al buio quindi, a tastoni, tra i ferri e le lamiere contorte, incendi ed esplosioni, mi misi subito a soccorrere i feriti. Poi con una torcia elettrica, tentai di scendere nei locali caldaie per vedere la situazione, ma getti di vapore, allagamenti e incendi mi fecero desistere. Del personale di caldaia o macchina che in quel momento si trovava in servizio, penso che non si sia salvato nessuno. Io, in quel caso, ebbi la gran fortuna di non trovarmi di guardia in caldaia, avrei dovuto ritornarvi soltanto a mezzanotte.

Purtroppo avvenne l'irreparabile; l'ammiraglio Cattaneo e il comandante in prima capitano di vascello Corsi, vista l'impossibilità di salvare la nave incendiata e che imbarcava acqua, dettero l'ordine di ' abbandono nave ', il ' si salvi chi può '. Quello fu l'unico momento in cui ebbi

paura, il mio pensiero volò alla mia casa, ai miei genitori.

Di corsa mi precipitai in coperta (non c'ero ancora stato) e vidi uno spettacolo allucinante. Una notte senza luna illuminata da decine di bengala, dagli incendi delle nostre navi, dai riflettori e dalle esplosioni delle salve delle navi inglesi.

In quel momento a bordo ci fu una certa confusione, ma giustificata, dovuta alla mancanza di mezzi di salvataggio (zattere e cinture) andati per lo più distrutti dalle esplosioni. Decine e decine di ufficiali e marinai dovettero gettarsi in mare senza salvagente, con la sola speranza di poter vedere e raggiungere una zattera, o un qualsiasi galleggiante.

Le poche zattere rimaste intatte furono gettate in mare. Io ero sempre sul ponte, non volevo credere che lo *Zara* stava veramente affondando: poi mi feci coraggio e mi gettai in mare. Per i turni di servizio pesantissimi, il sonno perduto, il poco nutrimento, eravamo tutti in condizioni fisiche non buone, le meno adatte per affrontare una lunga permanenza in acqua. Quello fu il più brutto salto che io ho fatto nella mia vita.

Qui ha inizio la tragedia.

Nuotai per qualche minuto, e tra i bagliori vidi una zattera vicina, già piena di gente. Con poche energiche bracciate la raggiunsi, mi aggrappai alle corde esterne e tentai di salirvi, ma

fui respinto furiosamente dagli occupanti: temevano che la zattera non potesse più reggere, sovraccarica com'era. A forza di pugni riuscii a salirvi. In quei casi vale solo la legge del più forte.

Eravamo in troppi uomini e, dal peso, la zattera era immersa e noi avevamo l'acqua sino alla cintura, mentre altra gente era aggrappata alle corde esterne, impossibilitata a salire a bordo. Subito si verificò un fatto strano: tentavamo con tutte le nostre forze di allontanarci dalle navi in affondamento per non essere trascinati nei gorghi, ma nonostante i nostri sforzi continuavamo a seguire lo *Zara*, che per l'abbrivo si muoveva ancora, e la nostra zattera per il gran peso andava sempre più a fondo. Finalmente ci accorgemmo che un cavo di corda era rimasto impigliato alla zattera e legato all'incrociatore, quindi eravamo trainati a rimorchio dalla nave.

Furono attimi drammatici, e in quella tremenda confusione non so come riuscimmo a scioglierlo, fatto sta che dopo inauditi sforzi riuscimmo a liberarci. Ritornammo a galla, ed eravamo fermi, lo *Zara* lentamente si allontanava.

Si era in mezzo alle nostre navi, che, bruciando, stavano andando a fondo, ai morti che galleggiavano con l'inutile salvagente indosso, ai rottami. Noi cercavamo di allontanarci, ma era un'impresa molto difficile. Poiché le navi inglesi passavano a tutta forza avanti e indietro

nelle tenebre, temevamo di essere colpiti in pieno dalle loro prore, oppure di venire capovolti dalle enormi masse d'acqua spostate dai loro scafi. Stavamo gli uni aggrappati agli altri e immobili più che si poteva, per non essere scaraventati in mare. Se ciò fosse avvenuto sarebbe stata morte certa. La zattera volava sulla cresta di quelle enormi ondate e ripiombava giù come un fuscello, ogni volta sembrava che il cuore mi scoppiasse. I poveri marinai aggrappati alle corde, esausti, furono sbattuti lontano e non si videro più. Furono i primi morti.

Di lì a poco una visione terrificante si presentò ai miei occhi, uno spettacolo che io non dimenticherò più: l'inabissarsi delle nostre navi. Vidi una nave esplodere, poi capovolgersi e sparire, altre andare a picco di poppa tra fiamme e fumi di vapore. In quel momento non sapevo che tutte quelle navi erano italiane, soltanto italiane.

Sopravvenne una relativa calma. Gelati dal gran freddo della notte, bagnati fino alle ossa da acqua mista a nafta, ci contammo, eravamo in sedici, tutti marinai semplici, nessun ufficiale o sottufficiale. Nella notte ancora fonda, sentivamo ora soltanto il lamento dei feriti e le invocazioni drammatiche di centinaia di naufraghi, in acqua solo con il salvagente e molti anche senza.

Finalmente venne l'alba e con essa la speranza. Ci guardammo intorno e ai nostri occhi apparve uno spettacolo macabro, eravamo sì cir-

condati da altre zattere con superstiti a bordo, ma quello che veramente ci impressionò di più fu il vedere centinaia di uomini annegati (i più con il salvagente) di cui si scorgeva solo il dorso e il salvagente (testa e gambe sott'acqua). Alcuni erano straziati nelle carni, forse feriti, altri attaccati dai pescicani venuti nella zona in gran numero. Capimmo la ragione dei gridi di terrore e di dolore che si erano uditi durante la notte.

Si stava maledettamente male sopra la zattera sovraccarica e semiaffondata: avevamo, come ripeto, l'acqua sopra la cintura. Cercammo subito di avvicinarci ad altri galleggianti per cercare di stare uniti. In più ci si difende meglio. Inoltre avevamo la speranza di trovarne qualcuno con meno gente, così da poter fare il trasbordo.

Facevamo questo senza tanta convinzione, sicuri come eravamo di essere salvati entro la giornata. Non ci preoccupammo nemmeno di guardare se a bordo c'erano i viveri e l'acqua, tanto eravamo certi di scamparla.

Mentre facevamo la manovra di avvicinamento con le mani a uso di remo, scorgemmo all'orizzonte la flotta inglese. Dalla formazione si staccarono alcuni cacciatorpediniere e vennero verso di noi. Una gioia immensa ci pervase e dicemmo 'meglio prigionieri che morti'. Gli inglesi si misero subito a raccogliere i naufraghi delle molte zattere. Quando fu la nostra volta, il diavolo ci mise la coda. Eravamo sotto bordo di un

caccia e ne toccavamo con gioia le fiancate; gli inglesi ci calarono di poppa una scaletta di corda. Tre dei miei compagni si accingevano a salire... In quel momento apparvero nel cielo alcuni aerei tedeschi. (Volavano molto alti, non mitragliarono e non bombardarono le navi inglesi. Faccio questa precisazione perché ho letto in qualche pubblicazione che le navi inglesi fuggirono inseguite da tali aerei mitragliate e bombardate. Nel luogo dove mi trovavo io, questo non avvenne.)

Gli inglesi cessarono subito le operazioni di salvataggio e misero in moto le eliche, i tre marinai non vollero abbandonare la presa della scaletta, credendo di poter ugualmente salire a bordo, invece questo fu fatale per due di loro, presi dal vortice delle eliche: furono maciullati e non si videro più.

Il terzo fu sbattuto lontano dal gran ribollire di acqua dovuto al repentino muoversi delle eliche. Grazie all'intervento mio e di un altro, che ci buttammo subito in mare, lo si ricuperò un po' stordito, ma sano e salvo. Risalimmo a bordo intrisi di nafta con un terribile bruciore agli occhi che la luce solare e il chiaro del mare acuivano enormemente.

Tornò la calma, eravamo rimasti in quattordici, ci girammo intorno e a vista d'occhio non si videro altre zattere, si era rimasti soli, circondati da morti.

La fiducia nella salvezza persisteva. Dicevamo: torneranno, non ci possono lasciare in mare, sanno della nostra presenza, torneranno.

Le ore passavano lente, fortunatamente il mare si manteneva calmo, un sole implacabile ci martellava, la zattera alleggerita per la mancanza di due persone era un poco affiorata. Cominciavamo ad aver sete, problema questo a cui non avevamo pensato. Notammo con terrore che la riserva d'acqua e di cibo, con relativi razzi di segnalazione, non c'era. La zattera, con la confusione, nel buio, quando fu gettata in acqua si era capovolta e le riserve erano finite in fondo al mare. Non mi prese la paura, ma un grande scoraggiamento, e pensai che saremmo tutti morti se non fossero giunti i soccorsi prima di notte. Ma non vennero. La notte piombò sulla nostra disperazione, più allucinante che mai. Con le tenebre ricominciarono le difficoltà di essere visti da altre navi. Il freddo era terribile, stavamo abbracciati gli uni agli altri per tenere calde le parti del corpo che non erano immerse nell'acqua.

Finalmente tornò l'alba. Tornò il sole a bombardarci. Io indossavo la tenuta di macchina, ossia camisaccio e pantaloni di tela, senza cappello.

Scrutammo inutilmente l'orizzonte con la speranza di vedere qualche cosa, ma nulla, soltanto miraggi. La pelle e gli occhi mi bruciavano enormemente. Alcuni cominciarono a dare segni di pazzia.

Verso mezzogiorno un grosso apparecchio inglese, un Sunderland, volteggiò a lungo sopra di noi, poi ammarò a circa cinquanta metri di distanza, finalmente la salvezza, eravamo felici, io non sentivo più nemmeno la sete. Ma purtroppo l'ora non era giunta.

Si limitarono semplicemente a fotografarci, e ripartirono dopo aver gettato in mare un segnale fumogeno galleggiante (per segnalare a qualche nave o aereo la nostra posizione). E pensare che se avessero voluto, potevano prenderci tutti a bordo. Ci riprese lo scoraggiamento. Due miei compagni (a breve distanza di tempo l'uno dall'altro) non ce la fecero a reggere e morirono. Una morte orribile, con la bava alla bocca, urlando cose e parole senza senso. Buttammo i loro corpi in mare.

Nessuno, e io in special modo, aveva voglia di parlare, passavano le ore, la sete ci tormentava, tornavano la notte e lo sgomento. La passammo come la precedente. Con la differenza che eravamo molto più deboli. Nell'arco di essa, morirono altri due marinai con gli stessi sintomi degli altri, così altre lotte, altre sofferenze. Il giorno successivo ci ritrovò in dieci, senza speranza, con la certezza di morire. La zattera, a causa del meno peso, era affiorata completamente, avevamo solo le gambe in acqua. A peggiora-

re la situazione, il mare si era un poco agitato. Eravamo sfiniti.

Quello fu il giorno più lungo, e trascorse senza vedere nulla, fra atroci sofferenze. Ci bagnavamo la bocca con l'acqua di mare per avere un poco di sollievo; la sete ci tormentava, nessuno era più capace di parlare, la pelle incominciava a spaccarsi a causa del sole e della nafta, durante questo giorno impazzirono, e dopo morirono, altre due persone, si dovette lottare per impedire che si gettassero in mare. Sfuggendo alla nostra attenzione, uno di essi cadde in acqua, forse lo fece di proposito. Si dovettero consumare quelle pochissime energie rimaste per ricuperarlo. Ora anch'io ero certo di morire, e non avevo paura. Ho scoperto in quei frangenti che quando uno è condannato a morte, come del resto eravamo noi in quel momento, non ha più paura, ci si rassegna. Tra me pensavo: se sono morti gli altri, devo morire anch'io: non ho maggiori meriti di loro, quindi devo morire.

Tornò la notte, e io l'affrontai con la certezza di non rivedere il giorno, eravamo morti che si respirava. Sentivo il cervello che non mi funzionava più, avevo visioni sconvolgenti, miraggi, incubi. Se in quel momento fossi morto, penso che non avrei sofferto. Udivo voci e parole che nessuno pronunziava in quel silenzio di tomba.

Ma avvenne il miracolo, una gran luce si profilò all'orizzonte. Credevo in un miraggio, ma

quel miraggio si avvicinava velocemente, veniva dritto verso di noi, non ci vedevano ma eravamo proprio sulla sua rotta. Era tutta illuminata, lo scafo con grandi croci luminose; era una nave ospedale, i suoi riflettori scrutavano il mare, cercherà noi, pensavo, era vero.

Quando ci fu vicina, un riflettore ci investì in pieno, ci videro, non avevamo nemmeno la forza di chiedere aiuto. Eravamo rimasti in otto, le uniche otto persone dello *Zara* salvate dalla nave-ospedale *Gradisca*.

Quando mi issarono a bordo, io non potevo stare in piedi, avevo conservato la posizione in cui ero stato per tutti quei giorni e quelle notti, non riuscivo a stendere le gambe rattrappite. Cambiai completamente la pelle bruciata dal sole, dall'acqua di mare e dalla nafta, avevo una forte febbre.

Penso che nessuno di noi avrebbe rivisto il giorno se non fosse giunto il *Gradisca*: la mattina dopo la nave-ospedale avrebbe trovato una zattera con otto morti, come purtroppo avvenne per altre zattere trovate il giorno dopo. A bordo fui curato, e gradatamente rifocillato. Sbarcai a Messina alcuni giorni dopo.

Se io avessi voluto, la guerra per me sarebbe finita in quel momento. Mi sarei fatto ricoverare in qualche ospedale (sarebbe stato facile e ne avrei avuto bisogno), invece mi feci mandare in licenza di venti giorni.

Ripresi servizio subito dopo, ma non servizio a terra come credo mi sarebbe spettato: mi imbarcai sulla *Vittorio Veneto*, per altri quindici mesi, con altre missioni, altri siluri, altri morti. Questo perché mi sentivo italiano e sapevo che in quel momento c'era bisogno anche della mia opera e quindi non potevo tirarmi indietro.

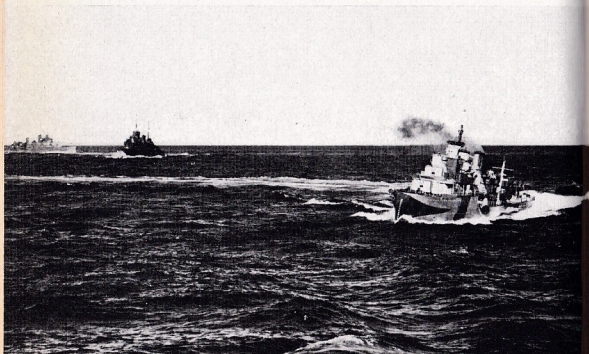
Voglio concludere affermando che nonostante l'assenza di ufficiali e sottufficiali, i componenti della mia zattera in quei tristi giorni si comportarono da veri uomini, onorando le migliori tradizioni della nostra Marina. E spero di poter rintracciare alcuni di essi. »

L'istante preciso della tragedia notturna è stato vissuto da un altro testimone, questa volta dell'incrociatore *Fiume*, l'altra vittima dello scontro di capo Matapan. Egli è Luigi Saddi, di Villasalto: vide tutto dalla plancia della nave, essendo sottonocchiere, in quel momento incaricato del turno di guardia al timone.

« Ricordo, e ne sento ancora oggi il brivido, che alle ore 22 del 28 marzo 1941 si diminuì la velocità dalle ventisette miglia a sedici, perché eravamo arrivati al punto previsto. Io, come tanti altri avranno avuto modo di scorgere, vidi a circa trecento gradi dalla propra una nera sagoma: fu a questo punto che il mio ufficiale di rotta andò in sala nautica per constatare se l'avvista-

Un'inedita foto del War Museum. Un incrociatore inglese della classe « C » bombarda dal largo le posizioni italiane a Bardia (*Foto Imperial War Museum, London*)

Navi britanniche di scorta ad un convoglio da Alessandria a Malta impegnate dalla nostra Marina (*Foto Imperial War Museum, London*)

Incrociatori inglesi della modernissima classe « Southampton » compiono evoluzioni sotto il tiro delle navi da battaglia italiane durante la battaglia di Capo Teulada (*Foto Imperial War Museum, London*)

mento si riferiva a quello dell'incrociatore *Pola*. Fu un attimo: poi una serie di bordate, e con queste la fine. Sono rimasto solo in plancia, e dopo aver notato che il timone non funzionava più, pensai di raggiungere la torre di comando, dove trovai il comandante De Giorgi, che diceva: ' Ci hanno tradito '. Nulla si poteva fare e per questo mi ordinò di portarmi a poppa per spegnere gli incendi.

Non tardò molto, e venne la fine della tragedia, ma solo per iniziarne un'altra: quella di noi naufraghi. »

Sulla plancia dello *Zara* c'è anche un ufficiale, Alberto Oldoini di Livorno. Egli descrive la fine della sua nave con accenti rapidissimi, ma ancora commossi.

« Le medaglie d'oro Corsi e Gianattasio, comandante e comandante in seconda dello *Zara*, mi avevano affidato i servizi di sicurezza della nave. Avevo con me, in camera ordini, il capitano del Genio navale Marchesi.

' Il *Pola* è stato silurato e non è più in formazione ', ore 18 circa.

' La *Vittorio Veneto* è stata silurata e procede a undici nodi ', poco dopo.

La ripetitrice della girobussola ci indica frequenti accostate di trenta gradi sui due lati, mentre tutte le artiglierie di bordo sparano sugli

idrosiluranti inglesi che ci seguono di poppa, quasi nel buio, trovando nelle scie fosforescenti il punto su cui dirigersi per successivi attacchi.

'La *Vittorio Veneto* ha raggiunto ventun nodi dopo aver incassato tre siluri.'

'La *Vittorio Veneto* può aumentare a ventisette nodi.' La nostra corazzata, l'orgoglio della Marina, è salva.

Nella camera ordini Marchesi, io e il povero Micheli, nella vicina centrale di tiro, ci guardiamo in faccia senza alcun commento. Sembra ci si voglia dire che il compito principale, dopo il ripiegamento verso Taranto, è stato assolto.

Ma il *Pola* è immobile in acque controllate dai radar di molte unità nemiche, fra cui quattro corazzate armate con otto cannoni da 381.

Zara e *Fiume* e tre caccia ricevono l'ordine, ore 21 circa, di invertire la rotta per prendere a rimorchio il *Pola*. Lascio la camera ordini per andare a controllare se gli amperometri degli organi di poppa possono dar luci visibili a distanza. Come ufficiale elettricista avevo preso tutti i provvedimenti per l'oscuramento totale, ma non avevo pensato all'imprevisto di un rimorchio notturno.

Capo d'Agostino, mio validissimo capo gruppo per il basso potenziale, mi raggiunge con una tazza di caffè: 'Sono alcune notti che non dorme, signor Oldoini. Le farà bene'.

Ero vicino al quadrato ufficiali e non avevo

finito di godermi l'ultimo grazioso dono di D'Agostino, quando, sulla mia sinistra, quasi di prua, un proiettore investe la nostra nave e lascia sul mare, increspato dalle scie, frammenti d'argento. Poi luci rosse, alte sul mare, a distanza serrata l'una dall'altra (il segnale di riconoscimento fra le navi inglesi).

Poi vampe azzurre e arancione su un arco di centottanta gradi a sinistra dello *Zara*. Mi precipito a prendere il mio posto in camera d'ordini, ma il ventre della nave è sconvolto.

Due uomini non feriti mi aprono una porta stagna per procedere verso prora, ma un soffio di vapore li coglie nel viso, sicché la porta stagna si richiude dietro la mia schiena senza che io possa ritrovarla e riaprirla per salvarmi.

Sento il fanciullesco prurito di una preghiera, ma più forte la ribellione verso la morte che sta per lessarmi come una triglia al vapore. Moglie, figli, padre, madre, zii, cugini, ma più di tutto il pensiero di mio fratello, che era accanto a me sul *Trento* e di cui non so nulla, mi affogano assieme al vapore che entra con un po' di ossigeno nei miei polmoni.

Non so bene che cosa sia successo fra il mio svenimento e il mio successivo ritrovamento in acqua. Alle ore 10.30, l'unica ora segnata sul mio orologio dopo il lungo bagno notturno, dovevo essere nella nafta e nell'acqua. Il cielo era solcato dai traccianti, che gli inglesi continuavano a

sparare, e le vibrazioni degli scoppi in acqua mi davano uno strano brivido, che sapevo poter essere fatale.

Finalmente una zattera, come un ago in un pagliaio, in quella buia notte luminosa di mille vampe.

E poi la fine della 3ª divisione, la sua agonia rapida, rovente e soffiante.

Il mattino dopo, alcune zattere cariche dei blu violacei superstiti in un mare verde giada, e intorno a noi i torsi bianchi degli annegati cui il salvagente sembrava fasciare, come una sella bugnata, il tronco. »

IL SANGUINOSO DRAMMA DEI CONVOGLI

SOLTANTO dopo la guerra si è venuti a conoscere, e non mai nella pienezza di ogni particolare, l'agghiacciante vicenda dei convogli, che per tre anni cercarono di nutrire incessantemente le nostre truppe in Africa settentrionale. Lunghe file di lente navi, spesso non più veloci di una bicicletta, fecero la spola tra Napoli e Tripoli, radendo il mortale pericolo di Malta, sempre esposte, quasi del tutto inermi, a una collana di insidie da far rizzare i capelli. Navigare su queste navi, incapaci di correre, di manovrare, di difendersi, richiese davvero un coraggio sovrumano, specie pensando che quasi ogni nave mercantile era normalmente stivata di bombe, munizioni e benzina, pronta a incendiarsi e a esplodere al minimo colpo. Poiché, sulle rotte per Tripoli, impiegammo anche grandi navi veloci, prima adibite al servizio transatlantico, finì che ne perdemmo alcune, tra le quali il *Conte Rosso*. Questa bella nave era partita con altri tre transatlantici, il *Marco Polo*, la *Esperia* e la *Victoria*; da Napoli per la Tripolitania, imbarcando esattamente duemilasettecentoventinove uomini. Di essi duecentottanta formavano l'equipaggio: gli altri erano soldati che dovevano raggiungere l'armata in Africa settentrionale. Nell'affondamento, si per-

sero complessivamente milleduecentonovantasette tra soldati e marinai, per quanto la tragedia avvenisse a non grande distanza dalle coste della Sicilia. L'affondatore è stato identificato soltanto dopo la guerra: il sommergibile britannico *Upholder*, che era in agguato nella zona già da venti giorni, e al quale erano rimasti soltanto quei due siluri che, con mortale precisione, spaccarono in mezzo la grande nave, facendola affondare in pochi minuti, e segnando la fine di tante vite umane.

Ecco come racconta i particolari di questa che fu una delle più luttuose vicende del mare, l'ufficiale di marina Bartolomeo Predonzan, oggi residente a Trieste.

« Consideravo il *Conte Rosso* un po' come la mia seconda casa. Ne conoscevo i piccoli segreti, i più riposti recessi. L'avevo frugato a fondo per mesi e mesi, con l'entusiasmo dell'allievo prima, del terzo ufficiale avventizio poi. Forse è per tale motivo che questi quasi tre decenni (tanti ne sono trascorsi dalla tragedia) non hanno appannato in me il ricordo di quell'ultima notte.

E sì che di avventure me ne capitarono anche dopo: ero ' primo ' sul *Verona*, carico di esplosivi come una polveriera, quando questa nave ex francese, la notte del 23 gennaio 1943, fu attaccata e colpita da idrosiluranti; attesi con le palme premute sugli orecchi di saltare in aria, finii invece

in mare; nuotai a lungo completamente solo, mi aggrappai a un relitto malsicuro cui faticosamente si sostenevano altri undici naufraghi, ne vidi sparire tra le onde diacce, uno dopo l'altro, sette (restavano col fiato mozzo, sbarravano gli occhi e s'arrovesciavano all'indietro, stecchiti), e venni salvato dopo otto ore dal caccia *Fortunale*, proprio quando pensavo, esausto, che s'approssimava il mio turno... Ma nulla m'è rimasto più nitidamente impresso nella memoria, dell'angoscia di quel 24 maggio 1941.

Il *Conte Rosso* era partito da Napoli, al mattino, al comando di Giovanni Fabris. Aveva a bordo quasi duemilacinquecento soldati diretti in Africa settentrionale. Era la sua nona traversata alla volta di Tripoli, dal giorno ch'era stato requisito dalla Marina militare per il trasporto di truppe; doveva essere l'ultima. Ecco, forse il primo indistinto presagio di quanto stava per accadere, mi balenò proprio alla partenza, quando appresi che non avremmo seguito la rotta consueta, a ovest della Sicilia, ma che era stato invece preferito il passaggio attraverso lo stretto di Messina. ' Chi lascia la via vecchia per la nuova...' mi sorpresi a borbottare fra i denti, ma senza finire il vecchio adagio: una scrollata di spalle, come a scacciare la superstizione, e non ci pensai più.

Avevamo appena doppiato il capo Murro di Porco, davanti a Siracusa (saranno state le 20.45) quando il fugace presentimento divenne triste

constatazione. Dal capoconvoglio si levò un razzo verde, a indicare siluro a sinistra. Pochi attimi di trepidazione e venne lo schianto, all'altezza del primo fumaiolo. Ne seguì un secondo, come una eco. Un altro siluro era arrivato a bersaglio, presso la stiva n. 2.

La nave sbandò subito, ma come chi, camminando, scivoli senza perdere del tutto l'equilibrio. ' Ci vuol altro ', mi dissi, ' per spacciare in quattro e quattr'otto il vecchio *Conte*; avremo tutto il tempo di cavarcela... '

Parve, difatti, sulle prime, che le esercitazioni di salvataggio, tante volte effettuate per l'addestramento dei militari, dovessero venir messe a frutto, come gli studi per un esame, in una prova pratica, certo più emozionante, ma comunque ordinata, sicura. Difatti i soldati s'erano rapidamente concentrati a poppa, dove corsi subito anch'io, e attendevano disciplinati, direi, in maggioranza fiduciosi.

Ma dopo un paio di minuti la nave cominciò ad appruarsi. Sperai per un attimo che trovasse un nuovo punto di stabilità. Invece il moto continuò con progressiva accelerazione. E risuonò sinistro il ' si salvi chi può '. Fu il caos.

' Buttatevi in mare ', urlai ai soldati infagottati nel salvagente, ' è l'unico modo per salvarsi! ' Ne spinsi anche parecchi oltre la murata, ma altri, che non avevano mai preso confidenza col mare, che non sapevano nuotare, che non trovavano la

forza d'affidarsi al salvagente, s'accovacciarono, vinti, ad attendere la morte, chi invocando la madre, la moglie, i figli, chi fissando, muto, il mare mosso che già brulicava di teste. Una scena straziante. Tutto l'equipaggio si prodigò per ridurre le dimensioni della tragedia; molti pagarono con la vita la salvezza di oltre milletrecento soldati.

Rotolai, più che camminare, carponi (il *Conte Rosso* aveva ormai la poppa puntata verso il cielo, come un'invocazione), fino al ponte di comando. E in quel preciso istante (non erano trascorsi nemmeno otto minuti dal primo schianto) la nave s'inabissò. Fui afferrato dal gorgo, sprofondai e mi dissi: 'Ecco, è la mia ora. Povera mamma, chissà che cosa farà quando le arriverà il telegramma '.

Ma un fiotto di nafta (la pressione dell'acqua doveva aver sfondato i serbatoi) mi catapultò in alto. Tornai boccheggiante in superficie, ingurgitai fatalmente ancora sorsate e sorsate di quella melma vischiosa. Perdetti i sensi. Tre ore e mezzo dopo, una voce nota, la voce del guardiamarina Nevio Lecchi ora comandante del *C. Cosulich*, mi destò dal torpore: ' Ma questo è un mio amico! Fessi, non vedete che è vivo? ' Mi accorsi allora che mi avevano allineato, sul ponte del *Procione*, fra i cadaveri, ricuperati dalle lance del caccia.

Seppi poi, al mio ritorno a Trieste, che quella

sera, pochi minuti prima delle 21 (l'ora dell'affondamento), mia madre ebbe una subitanea trepidazione. Rifiutò di scendere a cena e s'inginocchiò in preghiera, nella sua camera, davanti a un'immagine di sant'Antonio. Così rimase per tre ore e mezzo. Trenta minuti dopo la mezzanotte (l'ora in cui il *Procione* mi salvava) si rialzò. ' Ora mi sento assai sollevata ', disse e andò a dormire. »

* * *

Pochi giorni dopo questo tragico fatto fu la volta di un grosso convoglio italo-tedesco a essere attaccato, di ritorno da Tripoli. Un sommergibile inglese, appostato alle « secche di Kerkenna », vera pietra tombale dei nostri convogli, riuscì ad affondare sia il piroscafo *Arcturus* sia il *Leverkusen*: entrambi sparirono sotto le onde nonostante i tentativi di salvataggio del nostro cacciatorpediniere *Saetta,* il cui marinaio Arialdo Cominelli così descrive la scena, carica di tensione e di orrore.

« Al ritorno da Tripoli scortando un convoglio nei pressi delle secche di Kerkenna, sommergibili nemici attaccavano e colpivano due piroscafi del nostro convoglio, uno dei quali affondava immediatamente, l'altro sbandava fortemente da un lato e si arrestava.

Con il *Saetta* si andava subito all'attacco del

sommergibile che aveva lanciato i siluri dal nostro lato, ma non avendolo subito localizzato, tutti gli attacchi furono vani; intanto il resto del convoglio riprendeva la navigazione e ci lasciava soli con la minaccia dei sommergibili e con il compito di rimanere in zona a eseguire il salvataggio dei naufraghi, operazione eseguita con grande rapidità.

Il piroscafo colpito e solo danneggiato dal nome *Arcturus* ci attendeva, perché noi del *Saetta* provassimo a rimorchiarlo, operazione molto difficile essendo l'*Arcturus* molto alto rispetto al *Saetta,* però si riusciva a rimorchiarlo alla velocità di due miglia orarie, di conseguenza divenivamo facile preda per il nemico, perché in caso d'attacco ci sarebbe stato difficile disimpegnarci. Con il fiato sospeso si proseguiva lentamente, a bordo avevamo i naufraghi del piroscafo affondato i quali ostacolavano l'attività del personale di bordo, inoltre il mare si era fatto più agitato, l'acqua saliva sul lato dritto della nave rendendo impossibile l'operazione di rimorchio.

Erano le ore 12, e ci fu il tempo di consumare il pranzo, ma in quello stesso momento un ricognitore inglese ci sorvolava due volte. Il comandante aveva riunito consiglio per affondare a cannonate l'*Arcturus* che il *Saetta* non era più in condizioni di rimorchiare, ma ecco l'*Arcturus* mettere in moto le proprie macchine riuscendo a fare poco più di tre miglia orarie, e allora il

consiglio decideva di scortarlo ancora con la speranza di portarlo in salvo.

Da bordo si chiedeva subito al Comando Marina di Roma, che avendo sommergibili alle calcagna, inoltre essendo stati avvistati dalla ricognizione, sarebbe stato consigliabile che ci mandassero almeno degli aerei in aiuto e scorta.

Alle ore 16, vedemmo avanzare verso la nostra nave quattro aerei che non si potevano distinguere come tipo, data la nebbia e il loro volo a pelo d'acqua; io però quale capo settore della difesa contraerea, davo ordine a un impianto binato da 20/65 di eseguire esercizio di punteria, soltanto esercizio, giacché a bordo vi era già alquanto buon umore pensando all'aiuto scorta dei nostri aerei; ma ci accorgevamo del contrario quando, più vicini, gli aerei aprivano il fuoco su di noi, e appena giunti sopra a una quota di soli trenta metri lanciavano i loro spezzoni, uno dei quali prese la nave a un metro di distanza dall'armamento in cui mi trovavo, e altri sempre sulla nave un po' più in avanti, fortunatamente nessuno scoppiava, ma danneggiavano il bastimento che subito sbandava da un lato. Per questa malaugurata sorpresa, la difesa di bordo non faceva in tempo a entrare in azione, tranne l'armamento che dietro mio ordine stava facendo esercizio di punteria, il quale apriva subito il fuoco colpendo uno degli aerei attaccanti. Pochi istanti dopo giungevano i nostri aerei, i quali,

rendendosi conto della situazione, si davano all'inseguimento degli aerei nemici scomparendo con loro, lasciandoci di nuovo soli con la nostra catena al piede rappresentata dal piroscafo *Arcturus* da scortare a quella minima velocità.

Il tramonto era vicino, quando si udiva la voce di un marinaio il quale senza fare uso del telefono come era normalmente prescritto, gridava forte: ' Siluro dritta, siluro dritta '. Il personale del ponte di comando accostava rapidamente evitando così il siluro, ma poco dopo si notava un forte boato: l'*Arcturus*, colpito al centro, si avvolgeva nelle fiamme e nel fumo, e appena dileguatosi il fumo si vedeva il piroscafo paurosamente sbandato in fase di affondamento. Molti marinai erano già in mare, e tanto vicini da sentirne i lamenti, ma ecco l'*Arcturus*, colpito con un secondo siluro e proprio nello stesso punto, con questo secondo colpo si spezzava in due e affondava immediatamente. I marinai che si trovavano in mare nelle sue vicinanze, venivano purtroppo uccisi dal secondo scoppio. A bordo del *Saetta* tutti eravamo poco tranquilli perché pensavamo di essere danneggiati, di essere soli, lontani da ogni porto, senza nemmeno scorta aerea e per di più dovendo salvare i naufraghi dell'*Arcturus* sempre sotto il pericolo di attacchi da parte di aerei e di sommergibili. Cercavo di riprendermi e di fare coraggio ai miei marinai dicendo che soltanto aprendo gli oc-

chi e guardando bene la provenienza di ogni eventuale attacco si poteva con coraggio riuscire a portare in salvo la propria pelle.

Noi, tuttavia, non potevamo andare subito a eseguire il salvataggio dei naufraghi, poiché dovevamo, prima, dare la caccia al sommergibile, il quale però abilmente si sottraeva ai nostri attacchi. Terminata la caccia al sommergibile, si procedeva subito al ricupero dei naufraghi sparsi un po' dappertutto, manovra assai difficile dato il pericolo rappresentato dal sommergibile ancora nelle vicinanze e anche più per il disordine venutosi a creare per i superstiti già a bordo e per quelli che si stavano recuperando, date poi le ristrettezze di spazio a bordo del piccolo *Saetta* ch'era anche poco sicuro per i danni subiti. In questo fui dolorosamente colpito dal gesto di un uomo fra i tanti salvati, un marinaio tedesco, il quale aveva forse perduto la sua piena lucidità di mente, perché, nonostante che le forze gli venissero a mancare, gridava: *' Main Bruder, main Bruder '*, poi si gettava di nuovo in mare; forse, pensai, aveva un fratello sulla stessa nave e cercava di salvarlo. Visto il caso pietoso alcuni marinai si gettavano in mare per risalvarlo ma una vedetta nel frattempo avvertiva di un nuovo attacco nemico, così per evitarlo mettevano avanti a tutta forza la nave, e questi marinai vennero travolti dallo spostamento d'acqua causato dalle eliche.

Poco dopo si riprendeva il salvataggio, vi era gente sparsa per tutto il bastimento, morti e feriti, svenuti e quasi tutti ignudi, sembrava che in mare non vi fosse più nessuno, e il comandante gridò dalla plancia: ' Guardate molto bene ragazzi se non vi fossero ancora dei naufraghi vivi, perché altrimenti è perfettamente inutile rimanere in questa zona ', e subito molte voci gridarono: ' Non c'è più nessuno, comandante '.

Il comandante con un sospiro di sollievo dava subito, con gioia di tutti, ' l'avanti a tutta forza ', ma appena fatti pochi metri, io, guardando in un punto suggeritomi da un marinaio, scorgevo un naufrago, il quale sembrava morto, ma nel vedere la nave andare verso di lui, gli venne quella forza che dà soltanto lo spirito di conservazione in certi casi. Raddrizzò il capo alzando la mano per farsi notare, aveva gli occhi luccicanti sbarrati, certo pensava che questa era l'unica speranza per lui, tanto più che era quasi notte. Io istantaneamente gridai: ' Ecco un naufrago ', ma gli altri dissero che era morto e non trasmettevano la mia voce, io avrei voluto gridare di nuovo, ma un nodo mi prese alla gola. Inoltre, insistendo, sarei stato responsabile di ogni eventuale conseguente tragedia; intanto quel poveretto perdeva le forze, si abbatteva su se stesso e scompariva nel buio.

A tutta velocità si dirigeva così verso Tripoli: chi non era di servizio e aveva abbastanza calma

da poterselo permettere, cercava un posto in coperta da poter riposare almeno un poco, naturalmente fra i morti e i feriti che, non essendoci più posto nei locali interni nemmeno per tutti loro, erano stati lasciati fuori all'aperto. Il pericolo era pure ancora grande in quanto il nemico, per quanto era avvenuto durante il giorno, sapeva ormai benissimo che noi eravamo in quella zona, e avrebbe potuto condurre altri attacchi con qualunque mezzo, e ancor più con sommergibili, essendo per loro la notte più adatta del giorno. Ma certo essendo notte e lontani da ogni porto, soli e in poco buone condizioni, l'unica era non pensarci, fare solo un buon esame di coscienza, sicuri che il primo colpo che si fosse sentito sarebbe stato anche l'ultimo. Io volendo rendermi conto da chi era occupato il mio lettino, mi recavo nel locale, dove con la lampadina, camminando fra il sangue dei morti e dei feriti, raggiungevo il mio letto nel quale vedevo una persona. Dopo essermi assicurato che era già cadavere da molto tempo, prendevo il suo posto, rimanendo naturalmente vestito e incappottato, ma non riuscivo a dormire pensando di aver preso il posto del morto, perché mi sembrava di avergli mancato di rispetto, e questo pensiero si faceva sentire sempre più in me, specie quando muovendo una mano andavo ad appoggiarla nel sangue rimasto sul letto. Abbandonavo così quel locale e andavo a riposarmi un

paio d'ore rannicchiato in un angolo del ponte di coperta.

Si arrivava a Tripoli all'alba, attesi dalle autolettighe per lo sbarco dei morti e dei feriti. L'operazione era commovente, prima che le autolettighe si mettessero in moto il comandante dava l'ordine del ' Minuto Solenne '.

Pochi istanti dopo, quando il comandante, riassumendo la sfortunata azione del giorno precedente, ci elogiava tutti, si avvertiva una forte esplosione che faceva tremare tutto il nostro bastimento e avvolgeva il porto nel fumo, e man mano che il fumo dilagava si vedeva una grande zona, non molto lontana da noi, tutta avvolta nelle fiamme. Si sapeva poco dopo che il piroscafo *Birmania*, carico di munizioni, si era incendiato causando la morte di trecento persone fra equipaggio e personale addetto allo scarico. »

* * *

Il silenzioso valore dei marinai e del personale impiegato con i convogli può riassumersi molto bene nel racconto di Giuseppe Fasano, sergente nocchiere della nave ausiliaria *Aspromonte*, al quale venne concessa la medaglia d'argento. Il suo è un racconto senza fronzoli, ma emozionante e drammatico.

« La sera del primo dicembre 1942, alle ore 20 circa, la nave ausiliaria *Aspromonte* appartenen-

te alla flotta delle navi traghetto delle ferrovie dello Stato, facente servizio nello stretto di Messina, e requisita dalla Marina da guerra, partiva da Trapani per Biserta carica di cannoni anticarro e autocarri.

A bordo eravamo: personale delle ferrovie dello Stato militarizzato con vari gradi, secondo le mansioni, e poiché il mio grado nella Marina era sergente nocchiere mi assegnarono questa qualifica, personale militare della nostra Marina e un nucleo di soldati tedeschi. Eravamo in testa a un convoglio di cinque mercantili, *Aventino*, *Puccini* e due piroscafi tedeschi scortati da un caccia pesante, il *Da Recco* e due leggeri, *Folgore* e *Camicia Nera*.

Alle ore 22, iniziavo il mio turno di timone. Sul ponte vi era il comandante, tenente di vascello Gaetano Zolese, il tenente Angelo Rosada, il guardiamarina Diego Tomat e varie vedette.

Verso le ore 23, aerei nemici ci avvistarono e ci illuminarono con dei bengala che, da splendenti, man mano che scendevano diventavano arancione, e nell'oscurità della notte davano un senso lugubre e sinistro. Il *Da Recco* telegrafava a Roma che eravamo stati avvistati da aerei nemici. Ma questa, dopo un bel po', rispondeva con il classico ' proseguite '. I suddetti ufficiali di tanto in tanto bevevano del gin forse per animare lo spirito e, quando toccò a me, ne bevvi senza misura. Ciò fu la salvezza mia e di molti altri.

A mezzanotte fui rilevato al timone dal compagno sottonocchiere Donato Giuseppe Ponzù, ma rimasi sul ponte, pronto a qualsiasi evenienza.

Verso le ore una del 2 dicembre, una squadra di incrociatori inglesi, con l'ausilio dei bengala, aprì all'improvviso il fuoco contro la nostra scorta, affondando il *Folgore* e danneggiando fortemente il *Da Recco*: restava soltanto il *Camicia Nera* che si lanciò contro le navi nemiche ' con tutte le batterie in un solo ardore '. (Si disse che aveva affondato un incrociatore inglese.) Dopo di che cominciò la strage dei mercantili che furono affondati, e il *Puccini* bruciò tutta la notte con fiamme alte fino al cielo. L'*Aspromonte* si era distanziata dal convoglio, e sembrava essere scampata alla strage, ma non fu così: dopo circa venti minuti, numerosi bengala ci circondarono e subito dopo una prima salva di cannonate tirate dalla parte di dritta faceva arco su di noi finendo in mare poco distante sulla sinistra, alzando altissime colonne d'acqua.

A questo punto il comandante, pensando forse che la nave potesse essere catturata, pensò bene di andare in cabina e di distruggervi alcuni documenti: in quel preciso momento una seconda salva colpiva il ponte di comando uccidendo quasi tutti quelli che vi si trovavano e quindi, centrando il tiro, fu un continuo cannoneggiamento. Io dopo la prima salva sono sceso dal

ponte e sono andato in coperta dirigendomi verso poppa; forse per il gin, forse per il coraggio della disperazione, cosa strana, sentii che si sviluppava in me una forza erculea; giunto al terzo poppiero vidi un ammassamento di marinai che volevano passare tutti in una volta da una porticina, detta passo d'uomo, per portarsi all'aperto nell'estrema poppa; erano sconvolti, si ingorgavano e non riusciva a passare alcuno. Mi sono avventato su di loro, e inferocito com'ero, li ho sbaragliati rendendo libero il passo: allora li feci passare uno alla volta. Quando alla fine passai io, vidi sulla dritta, faccia a poppa, allungato sopra una gabbia portacavi il marinaio, collega e caro amico, Martino Vincenzo Catona. Lo invitai a seguirmi, ma lui, demoralizzato, volle restare lì, e lì rimase. Io mi sono quasi spogliato e tornando indietro mi portai sulla passeggiata lato sinistro dirigendomi verso prora.

Le salve nemiche si susseguivano, seminando morte e distruzione. Io correvo come un daino, inseguito e mai raggiunto dalle cannonate; fermatomi vicino al fumaiolo, vidi la lancia di salvataggio n. 2 che era sospesa sulle gru e già messa fuori bordo, stracarica di gente che intendeva in quel modo calare in mare: accorgendomi che stavano commettendo un'azione mortale, mi sono avventato, intimando loro di scendere dalla lancia per ammainarla prima in mare e poi raggiungerla, ma essi atterriti non mi davano ascolto e

allora stavo cercando di usare la forza quando sentii una voce dal ponte di comando che mi diceva: ' Fasano, vieni ad aiutarmi che son ferito ', era la voce del tenente Rosada. Lasciai il mio intento, e mi recai sul ponte. Qui giunto, si presentò ai miei occhi uno spettacolo raccapricciante: il guardiamarina Tomat era ritto, appoggiato sullo stipite della timoniera con l'avambraccio destro asportato. Vedendomi correre, mi chiamò, e subito mi avvicinai, era bello e mi superava in altezza, era il vero martire, così rassegnato, tirò fuori un fazzoletto bianco e volle legare il moncone perché non si dissanguasse, e poi prese un portasigarette perché gli accendessi una sigaretta e mi disse: ' Ora va a dare aiuto al signor Rosada ', rimanendo lui solo, lì, inabissandosi poi con la nave. L'unico testimone oculare, di questo sublime episodio, fui solo io e l'ho dichiarato al Comando Marina di Messina.

Per raggiungere il signor Rosada, ho dovuto scavalcare diversi corpi di marinai morti e ho visto anche il Donato Ponzù, che mi aveva rilevato al timone, morto con la ruota del timone sopra di lui: non si era mosso dal suo posto.

Il signor Rosada era steso sul ponte con il petto squarciato, ma vivo, e mi supplicò di aiutarlo; cosa e come potevo fare? Pensai di mettere il signor Rosada in quella lancia e fra quella gente che avevo visto prima; e così, con una forza che solo Iddio poteva darmi, lo sollevai e adagia-

tolo sopra le mie spalle con la faccia e la ferita verso il cielo, scesi dal ponte, ormai pericolante; ma giunto nella passeggiata, la lancia non c'era più, che cosa avevano fatto quegli sconvolti? Temendo che io tornassi a farli scendere, intimarono a quelli che erano già scesi di mollare i paranchi, ma appena levarono le prime volte i fili gli vennero strappati di mano e la lancia con tutto il carico umano (circa trenta persone) si rovesciò e tutti persero la vita in quanto la nave ancora camminava.

Io, con il corpo del signor Rosada, avendo visto ciò, l'ho messo sopra una zattera legandolo a questa e una volta in mare, così com'era, fu raggiunto dal fuochista Rampinelli.

Dirigendomi verso prora sentii chiamare dal compagno, e anch'esso caro, Lillo Bonanno, il quale atterrito non voleva staccarsi da sotto l'ala del ponte: lo scossi energicamente e gli imposi di seguirmi verso la passeggiata di dritta dove c'era l'ultima lancia di salvataggio. Questa lancia, che di consueto, per scenderla in mare ci vogliono quattro o cinque persone, sono riuscito *da solo* a sollevarla e spingerla col petto e con le braccia fuori bordo, filandola in mare: però mentre la poppa raggiunse il mare, la prora si arrestava a un metro dall'acqua. Allora avvertii una voce straziante che gridava: ' La mano... la mano '. A gridare era stato il marinaio trombettiere Du Bois, forse da Licata, ch'era rimasto con

le dita della mano destra, escluso il pollice, incastrate tra il filo del paranco e la puleggia del bozzello. Mi aggrappai al paranco e in un attimo fui sopra di lui; ' La mano ', gridava con voce lancinante, ' tagliatemi la mano '; ma come potevo fare, anche volendo, se nel filarmi abbasso mi era scappato il coltello che avevo in mano? Non mi davo pace. Intanto la lancia dalla parte di poppa aveva imbarcato alquanta acqua e nafta, e avendo anche visto il marinaio Pellegrino gli imposi di cercare la piccozza che si doveva trovare nella lancia (l'unica speranza di salvezza) ma quando dopo un po' il Pellegrino mi domandava cosa fosse la piccozza, mi avventai su di lui scrollandolo, e credo di averlo malmenato dicendogli che la piccozza era come l'accetta, una specie di ascia. Gli dissi pure qualche parolaccia. Comunque, come Dio volle, annaspando nel ventre della barca, tra acqua e nafta e tanto buio, rinvenni la piccozza; e come una specie di Orlando Furioso, poiché il Dio mi aveva assistito, saltai in un baleno sopra il trombettiere il quale insisteva nel tagliargli la mano e gridava così forte da confondermi il senno, fu così che gli mollai due ceffoni per farlo stare zitto, e resomi conto di com'era incastrata la sua mano ho dato, con la piccozza, il colpo contrario tagliando il filo del paranco, liberando la mano del Du Bois e nello stesso tempo la lancia, che subito calò in mare, dopo avere spaccato bozzelli, paranchi e quanto altro

ostacolava la sua libertà. La nave affondava, di poppa, piano piano, e io spingevo la lancia con un remo appoggiato allo scafo della nave per allargarmi quanto più era possibile. In questo mentre si presentò di poppa, nuotando, il comandante Zolese, e io presolo per il bavero lo tirai dentro. La nave si drizzò e stette un attimo con la prora verso il cielo quasi per dirci addio e quindi si inabissò. Il comandante e io, dritti sulla lancia, salutammo la nostra nave con il grido: 'Viva l'Italia'.

Resomi quindi padrone della lancia, mi diedi a compiere l'ardua missione di salvataggio, rispondendo nel buio della notte a ogni chiamata e spostandomi, con sforzi sovrumani, convenientemente, riuscii a salvare quanti erano in mare, feriti ed esausti, fino a quanto la lancia poté contenerne. Mancava soltanto il direttore di macchina, al quale io ero devoto per la sua grande bontà, lo chiamai e lo cercai più di un'ora, malgrado l'opposizione di qualcuno in quanto la lancia era stracarica, finalmente sentii la voce del signor Rossitti che gridava: 'Fasano, vieni, non ce la faccio più... sto per lanciarmi'. Rincuorandolo con la voce, poiché non lo vedevo sia per il buio sia perché mi bruciavano gli occhi impregnati di nafta, mi diressi verso di lui, attratto dalla sua continua voce implorante aiuto e finalmente, come Dio volle, lo scorsi aggrappato all'orlo di un fusto di ferro vuoto, già sfinito.

Fui sopra di lui e con la mano destra lo afferrai per il bavero e lo sollevai mettendolo in salvo.

Nella lancia, oltre ai nostri avevo preso in mare tre soldati tedeschi e il tenente con ancora gli occhiali inforcati. Così, con la lancia sovraccarica, ne tenni instancabilmente il governo, destreggiandomi per non perderla fino al sopraggiungere (dopo undici tremende ore) del caccia *Camicia Nera* che prese a bordo i naufraghi, me compreso.

Una volta sul caccia quanti abbracci! Quante strette di mano! Quanti ringraziamenti mi sono stati rivolti, specie dal tenente tedesco!... »

UN NOME SINISTRO: »LACONIA«

Il *Laconia*, grande piroscafo armato inglese, trasportava, nell'autunno del 1942, circa milleottocento prigionieri italiani negli Stati Uniti. Silurato il 12 settembre dal sommergibile tedesco *U-156* affondò rapidamente nel centro dell'Atlantico: fu una delle più atroci vicende del mare di tutti i tempi.

La storia ebbe il suo funesto inizio all'alba di quello stesso giorno, quando il sommergibile *U-156*, comandato da Hartenstein, uno dei migliori « lupi » dell'ammiraglio Dönitz, avvistò all'orizzonte, in pieno Atlantico centrale, un fumo indistinto. Navigando in emersione, l'agile squalo d'acciaio cambiò leggermente direzione, in modo da incrociare la rotta della nave ignara al buio: quando scese la notte, lanciò due siluri contro il grande piroscafo inglese che si profilava nitido nel periscopio, e lo spacciò. Con il *Laconia*, tale era il nome della nave silurata, scomparvero milleseicento uomini e donne, milleduecento circa dei quali erano italiani, nostri prigionieri di guerra che gli inglesi stavano trasportando negli Stati Uniti. Così questo terribile sinistro costò a noi un prezzo in vite umane pari a quello di una grande battaglia: ma ebbe una risonanza infinitamente minore. I poveri

soldati caduti in mare, rinchiusi nelle nere stive di una nave-carcere, dalla quale non poterono in alcun modo salvarsi, ebbero soltanto un piccolo cenno distratto nelle cronache di allora e di poi.

È giusto, dunque, ricordare il *Laconia*, anche per mettere a fuoco alcuni fatti, alcune verità che non furono mai esplicitamente dette. Un nostro generale, il Bellomo, venne fucilato dagli inglesi, dopo la guerra, perché ritenuto responsabile della morte, durante un tentativo di fuga, di un prigioniero cipriota. E forse fu cosa giusta, o almeno giusta a termini di regolamento militare del tempo di guerra. Ma sul *Laconia* accaddero fatti infinitamente più gravi, con un'altissima perdita di vite: e se essa non fu maggiore, lo si deve unicamente al fatto che i sommergibili tedeschi e italiani della zona sospesero le operazioni di guerra, e si dedicarono per quattro giorni al salvataggio dei superstiti. Anche i neutrali francesi inviarono da Dakar le loro unità militari: per cui dalle acque poterono essere salvate millecentoundici persone. Occorre registrare che a questa grande operazione di salvataggio, che segnò una particolarissima tregua nella guerra navale, non parteciparono né una nave inglese né una nave americana. E occorre aggiungere che un bombardiere *Liberator* americano, rimasto sempre sconosciuto, bombardò e danneggiò, nonostante la parola data dal comando alleato, un sommergibile tedesco che, con il ponte for-

micolante di naufraghi, rimorchiava quattro scialuppe verso l'appuntamento con le navi francesi.

Sulle scialuppe erano distese grandi bandiere della Croce Rossa.

In questo quadro più ampio, si inserisce la tragedia dei nostri prigionieri. Essi erano milleottocento, chiusi da robusti cancelli di acciaio nelle stive della nave. I due siluri colpirono una di queste stive e probabilmente causarono la morte istantanea di circa quattrocento persone: dei millequattrocento restanti, soltanto quattro o cinquecento riuscirono ad abbattere i cancelli, nonostante il fuoco di fucileria delle guardie polacche preposte alla sorveglianza. Gli altri rimasero in trappola poiché, nonostante che la nave rimanesse a galla circa due ore, non venne dato l'ordine di aprire i cancelli. Anche in mare accaddero fatti molto gravi.

Dopo la guerra alcune fonti inglesi cercarono di far risalire la colpa completa dell'accaduto al comando tedesco che, secondo loro, aveva avuto notizia del passaggio del *Laconia*. Ma i documenti dimostrano, invece, che si trattò di un caso, per quanto dolorosissimo. Ma non si può negare che la responsabilità maggiore risalga agli inglesi: non solo non dettero alla nave alcuna scorta, ma imbarcarono prigionieri su una nave che era classificata come « incrociatore ausiliario » e come tale esposta a tutti i rischi. In più, non mossero un dito per organizzare un soccorso qualsiasi.

Su questa quasi sconosciuta tragedia, ecco il racconto di un testimone che la visse dal primo minuto all'ultimo, il maresciallo Bruno Beltrami, ancor oggi in servizio alla caserma Passalacqua di Novara.

« Preso prigioniero il 10 luglio 1942 a Alamein, pellegrinai da un campo all'altro dell'Egitto fino al giorno 29, quando mi aprirono la porta della *gage*, gabbia, del campo 310 di Suez per portarmi a Port Tewfik dove con milleottocentoquaranta altri prigionieri, reduci dai combattimenti d'Egitto, di Marmarica e di Cirenaica, venimmo portati con grandi zatteroni, trainati da rimorchiatori, sotto le fiancate di una nera ed enorme nave passeggeri. Sulla prua, spiccava il nome *Laconia*. Nessuno di noi e nemmeno gli inglesi poteva pensare che quella nave sarebbe passata con il suo fardello umano alla storia: nessuno poteva pensare che sarebbe divenuta un punto chiave dei retroscena di guerra e nella storia del processo di Norimberga. Nessuno poteva pensare che il *Laconia* avrebbe salvato la vita al grand'ammiraglio Karl Dönitz, e che quel tragico carico di vite italiane rinchiuso nelle stive a cinquanta gradi, con gli oblò serrati, perché non trapelasse il più piccolo filo di luce, sarebbe in gran parte finito in fondo all'oceano.

Il 30 luglio partimmo per destinazione ignota. Chi diceva India, chi Sud Africa, chi Kenia, ma di preciso niente. Nelle stive, rinchiusi in circa quattrocento in un quadrato di quindici metri per quindici, si moriva dal caldo. L'aria ci veniva dalle maniche a vento, e il poter respirare una boccata d'aria diventava cosa problematica, era una lotta furibonda per cercare un posto vicino ad esse, gocciolanti di sudore come schiavi ai remi delle vecchie galee, le fiancate della nave calde come le piastre di una stufa. In quell'atmosfera ebbe inizio il nostro viaggio che durò quarantacinque giorni. Attraversammo tutto il mar Rosso, l'oceano Indiano, doppiammo il Capo di Buona Speranza e navigammo alcuni giorni attraverso l'Atlantico. Nemmeno la notte ci portava refrigerio, il caldo era sempre insopportabile. Soltanto in Atlantico cominciarono ad aprire il cancello che separava la nostra stiva dai corridoi che portavano in coperta e ci fecero salire all'aperto, per l'ora di aria che spetta ai prigionieri.

I nostri carcerieri polacchi non ci vedevano di buon occhio, e ogni cosa faceva pensare che tutto fosse fatto e studiato per farci sentire più del necessario l'oppressione della prigionia, anche il bagno con gli idranti che ci veniva fatto spesso era per essi una forma sadica perché il getto, in pieno viso, non era una carezza.

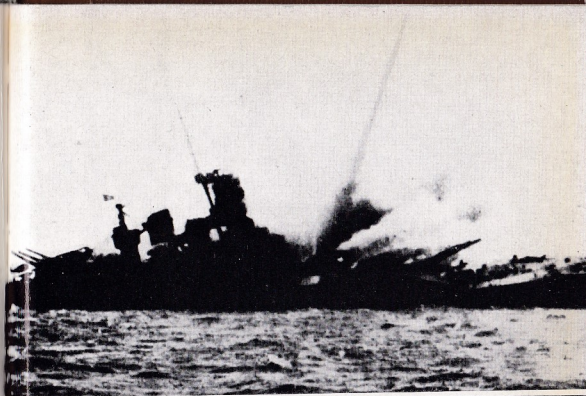
Intanto il viaggio continuava nelle stesse e

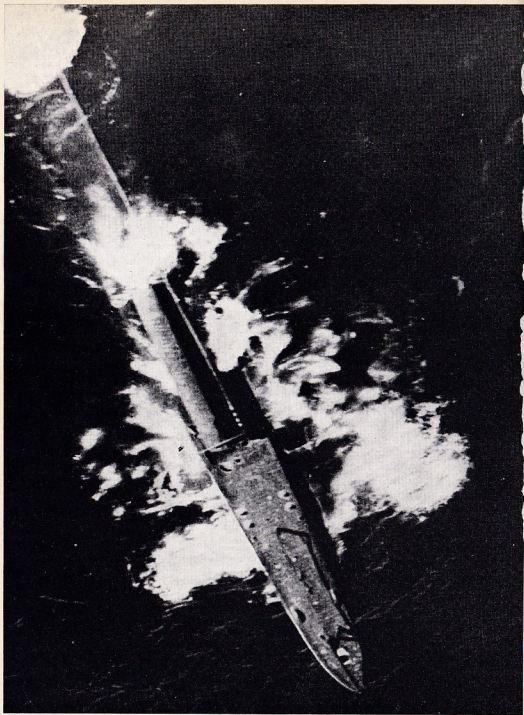
identiche condizioni. Ogni giorno la solita ora di aria, mezza al mattino e mezza al pomeriggio, le rimanenti interminabili ventitré ore sotto chiave nelle stive, impossibilitati a svolgere qualsiasi cosa per far trascorrere il tempo, sdraiati a terra, grondanti sudore, a pensare e ripensare.

Un mattino ci portarono in coperta fuori orario, fu una sorpresa, e ben presto capimmo il motivo di tanto interesse. Transitavano in un unico convoglio ben trentacinque navi americane, cariche di micidiali ordigni di guerra. In coperta notammo: carri armati, autocarri, cannoni enormi, aerei e un'infinità di materiale bellico che doveva rinsanguare Alamein. Quel materiale doveva bloccare le nostre forze, doveva inchiodarle sulle loro posizioni, e io capii che per l'Asse era la fine, certamente i nostri rifornimenti non potevano essere così potenti. Quel convoglio navigava indisturbato, era guardato da unità leggere della Marina da guerra, era sorvolato da veloci aerei. Quella mezz'ora fu per noi fiele amaro, mentre gli inglesi e i polacchi sogghignavano e le navi lanciavano i loro striduli urli con le sirene di bordo. Era l'inizio dell'intervento americano, vidi disegnata sui carri la stella bianca degli Stati Uniti ed ebbi la prima impressione della nostra fine, addio Egitto, addio congiungimento con le truppe del Caucaso, addio tutto.

La notte del 12 settembre (quattordicesimo giorno di navigazione) alle ore 21 circa, il *La-*

conia, mentre navigava verso nord nell'oceano Atlantico meridionale, venne colpito a morte con un siluro, seguito, pochi minuti dopo, da un altro. Il *Laconia* vacillò, si scosse tutto e s'inclinò subito da una parte. I siluri erano entrati nelle stive zeppe di uomini, quel che successe in quelle stive è indescrivibile, lo scoppio provocò la morte istantanea di centinaia di soldati, le stive superiori crollarono per l'esplosione sottostante e parte degli uomini fu inghiottita in quella bara che non dava nessuna possibilità di scampo per la furia dell'acqua che entrava con un rumore assordante e forza violentissima. La nave scricchiolò e in quel caos di rottami, di urla selvagge, di pianti, di disperazione, perse la vita anche un mio caro compagno, che tenevo stretto per mano. Era il sergente maggiore Leandro D'Onofrio, romano, un caro ragazzo. Mi scivolò via e scomparve nella stiva, che rumoreggiava come una cascata.

I superstiti della mia stiva si erano nel frattempo accalcati, in una frenesia di morte, attraverso l'unica uscita, al cancello che dava nel corridoio per salire in coperta. I primi caddero sotto il fuoco della fucileria delle guardie polacche, che tenevano sotto controllo giorno e notte il cancello, altri erano stati schiacciati e calpestati nel tentativo di raggiungere la scala. Il panico era indescrivibile: ognuno pensava, a costo di qualunque cosa, a porsi in salvo, nessuno avrebbe

Sopra: 9 settembre 1943. Al largo dell'Asinara la nostra nave da battaglia *Roma*, gemella della *Vittorio Veneto* e della *Littorio* salta in aria colpita da una bomba planante tedesca. Quasi tutto l'equipaggio, ammiraglio Bergamini in testa, perì in questa tragedia che ci colpì un giorno dopo l'armistizio. Le bombe plananti tedesche erano entrate in dotazione ai reparti da qualche ora: oltre l'attacco alla *Roma* causarono gravissimi danni alla flotta anglo-americana che, in quel momento, proteggeva gli sbarchi di Salerno

A destra: Il cacciatorpediniere britannico *Stuart*, dopo aver attaccato e affondato il sommergibile italiano *Gondar*, il 30 settembre 1940

La fine del *Gondar*, ripreso dallo *Stuart* pochi istanti prima di scomparire in mare. Nelle prime settimane di guerra perdemmo undici sommergibili, in circostanze mai completamente chiarite

esitato a uccidere pur di trovare una via di scampo. Molti impazzirono, i loro occhi erano allucinati e privi di volontà, altri atterriti erano incapaci di muoversi e rimanevano inebetiti, abbracciati a qualche appiglio della nave. Le urla non erano di uomini sani, ma di selvaggi inferociti: le imprecazioni, le spinte furibonde, le lotte mortali dell'uno contro l'altro facevano pensare alla prossima fine di tutti, ingoiati dall'acqua, senza vedere il cielo.

Io mi ero rassegnato, e per non morire stritolato in mezzo a quella massa di uomini resi pazzi dal terrore, mi disposi a morire isolato in un angolo, senza anticipare la fine. Controllavo a distanza ogni mossa, pronto eventualmente a scattare qualora si presentasse la possibilità di salvarsi. E questa non tardò molto: l'acqua invadeva già parte della mia stiva, la luce si spense, rimanemmo nel buio più completo, sentii sparare, urlare ancora, ma uno scricchiolio mi fece pensare che il cancello era stato divelto, capii che quello era il momento di tentare. Mi buttai nella mischia finché mi trovai come per incanto in coperta, trasportato dalla marea umana che cercava di salvarsi. I primi caddero stritolati dalla spinta selvaggia, altri caddero nei corridoi, colpiti a morte dai polacchi che fuggendo tenevano a distanza con il fuoco quel gruppo di uomini resi pazzi da tanta sofferenza. Giunto in coperta dovetti assistere ad altre scene di pazzia, di dolore

e di panico forse ancora più spaventose: tra esse, le lotte a coltello per ottenere un posto nelle scialuppe, schioppettate addosso ai prigionieri che cercavano scampo nelle lance, caccia all'uomo che nella buia notte poteva essere un prigioniero, scialuppe che precipitavano in mare, perché mal manovrate, con il loro carico umano, e che si disintegravano a contatto con l'acqua; e tutti i componenti a lottare con il mare per la salvezza, altre che, cariche di uomini, rimanevano agganciate da un lato al paranco scaricando in mare tutto il loro carico umano a ridosso di altri naufraghi che a stento stavano a galla. Scene di ogni genere, gli isolati cercavano il modo migliore per salvarsi, altri, persino, che si arrampicavano sugli alberi della nave, sperando che la nave toccasse il fondo con la carena. I due fratelli Pifferi di Como che si erano trovati per caso sulla nave, mentre viaggiavano uno all'insaputa dell'altro, rinunziarono al salvataggio, forse il dolore, la gioia di essere assieme, o la pazzia, li ha fatti rinunciare al tentativo di porsi in salvo. Si sono abbracciati e si sono fatti inghiottire dal mare.

Il *Laconia*, nel frattempo, dava segni della sua prossima fine, erano già trascorse ormai circa due ore dal terribile scoppio dei siluri e io, incapace di nuotare, non avevo ancora preso la mia decisione.

Nel frattempo l'acqua aveva raggiunto da

un lato la coperta: dall'altro c'era un vuoto pauroso.

Decisi di abbandonare la nave, strani scricchiolii mi facevano pensare alla fine imminente e al vortice che ne sarebbe nato. Mi fu facile trovare uno zatterino, era una gabbia di legno che conteneva latte di benzina vuote e sigillate per farlo galleggiare, lo gettai in mare e mi lasciai scivolare in acqua con una fune che trovai penzoloni sul lato della nave nella parte dove l'acqua non era arrivata alla coperta. Avevo anche un salvagente al collo, con qualche bracciata raggiunsi lo zatterino che trovai occupato da quattro italiani: trovai un posto tra loro e vi rimasi ventisei ore.

Decidemmo subito di allontanarci dalla nave in modo da evitare il risucchio e così fu fatto, nuotammo trascinandoci appresso il nostro mezzo di salvataggio, e dopo circa mezz'ora vedemmo il *Laconia* alzarsi in piedi come un mostruoso sigaro, infilarsi nell'acqua vertiginosamente e frantumarsi come una noce, dopo un gorgoglio rumoreggiante come un vulcano, con il suo macabro fardello di vite umane.

Ancora sul mare urla, pianti, invocazioni e disperazione da ogni parte, poi piano piano, un poco alla volta, tutto finì. I miei quattro compagni di zatterino non li conoscevo, erano di altre stive, parlammo poco e le prime luci dell'alba ci diedero un'esatta visione dell'immane trage-

dia: intorno a noi, a perdita d'occhio nessun segno di vita, soltanto il mare era disseminato di centinaia di cadaveri tenuti a galla dai salvagente, testa ripiegata in avanti, sommersa nell'acqua. Rovesciai alcune teste, le più vicine, con la speranza di trovare qualche amico o qualche naufrago da poter ancora salvare: nessuno, erano tutti morti. Poco dopo un movimento insolito a fior d'acqua con repentini risucchi: capii che eravamo accerchiati da un branco di pescicani, i quali stavano sbranando, straziandoli, i corpi dei nostri morti. Sentii uno di questi sfiorarmi una gamba, rimasi immobile, con il sangue agghiacciato, tirai un sospirone quando vidi che non si interessava di me, aveva nella bocca un atroce pasto. Quando mi sfiorò sentii la pelle ruvida, come carta vetrata.

Troppe scene di questo genere avrei da raccontare. Una di esse ci lasciò allibiti: un italiano, certamente impazzito, a cavalcioni di un lungo palo, sospinto da qualche corrente, solcava l'oceano come se quel legno avesse avuto un motore. Nonostante i nostri gesti di saluto e di richiamo, imperterrito, senza proferire parola, egli si allontanò, come una statua sul mare.

Trascorse così tutto il giorno 13. Le nostre schiene, frattanto, si erano cotte per il sole, e per l'acqua, perché esposte tutto il giorno. Capivamo che era giunta anche per noi la fine: eravamo febbricitanti, arsi dalla sete e sfiniti dalla fame. Io

pensavo a porre fine a tanta sofferenza, non potevamo ulteriormente resistere e la rassegnazione a farci inghiottire dal mare era l'unica cosa da fare per dare termine a quella agonia. Arrivò la notte, eravamo quasi privi di conoscenza quando un nuovo fatto ci fece sussultare: un rumore strano e un tremolio nuovo venivano dal di sotto del mare. L'acqua si muoveva facendo una schiuma bianca, cosa stava succedendo? Apparve poco dopo una lunga fascia bianca, galleggiò, si accese un fanale e fummo presi in quel cerchio di luce, era un sommergibile che ci aveva scorti. In un primo tempo credemmo che il sommergibile fosse inglese, ma fortunatamente non lo era. La salvezza era vicina.

Il sommergibile si diresse prima verso un altro gruppo di naufraghi che stavano forse peggio di noi, poi virò e si diresse verso di noi, ci prese ancora nel suo fascio di luce. Ci buttarono una sagola e ci trassero a bordo. Non ricordo poi più nulla, mi sono svegliato e mi sono trovato assistito da un marinaio che non feci fatica a capire che era tedesco, ero quindi salvo. Seppi poi nei tre giorni che rimasi ospite di quel sommergibile con circa altri duecento italiani che era l'*U-156*, sommergibile atlantico di grande autonomia. Il suo comandante era il giovane capitano Hartenstein, lo stesso che aveva affondato il *Laconia*. Trovai nell'interno del sommergibile alcune signore e bambini, erano le famiglie dei fun-

zionari inglesi che evacuavano dall'Egitto in seguito alla nostra avanzata fino a Alamein. Seppi poi che durante la notte altri sommergibili tedeschi e l'italiano *Cappellini* trainarono le scialuppe cariche di inglesi: durante il giorno, esse venivano abbandonate, ma con dati per il loro ritrovamento in quanto i sommergibili dovevano muoversi sott'acqua o in condizioni di potersi difendere. Ogni qualvolta veniva rintracciata qualche scialuppa, il comandante faceva fare un rapido appello per trarre in salvo eventuali italiani che si trovassero a bordo. Fu così che il secondo giorno, avvicinata una nuova scialuppa, avvenne un fatto terribile che mi scosse e mi tenne inquieto per molto tempo. Questa scialuppa era zeppa di inglesi e quando il capitano fece chiedere se vi fossero a bordo dei soldati italiani si vide nella massa una manina alzarsi tremolante, era un soldato della divisione *Sabratha*: fu subito fatto salire sul sommergibile e gli venne chiesto se oltre a lui c'erano altri italiani. ' No ', rispose il soldatino, tremante di paura, perché forse non aveva ancora capito di trovarsi in mani amiche. ' C'era l'altro ieri un mio compagno ', disse, ' poi l'hanno ucciso i polacchi. ' Questa agghiacciante confessione fece trasalire il comandante, e subito avvenne un parlottio alquanto agitato e confuso tra il comandante e i marinai presenti. Certamente era arrabbiato, ma non capii che cosa stava covando. Poco dopo la voce

grossa del giovane capitano scandì parole secche e precise ordinando a due soldati polacchi di presentarsi sul sommergibile.

In loro presenza fu interrogato l'italiano e si seppe che, durante la notte del 12, due italiani a bordo di una scialuppa inglese si erano mescolati a loro senza che se ne accorgessero. Scoperti il mattino successivo poiché, a parere di tutti i componenti della scialuppa, due erano di troppo per i viveri di bordo, si era deciso di tenerne uno solo per i lavori di prosciugamento della scialuppa. L'altro doveva essere lasciato in mare. Ma questi, poverino, non voleva sganciarsi dalla scialuppa, e si aggrappava ai bordi con tutta la forza che l'attaccamento alla vita gli poteva dare.

Per una, due, tre volte cercarono di allontanarlo, poi vista l'impossibilità di sganciarlo i due soldati polacchi decisero d'amputargli le mani con un'accetta (che fa parte del materiale di bordo di ogni imbarcazione). Così il fante della *Sabratha* rimase solo a svuotare l'acqua nella scialuppa. Fatti sgombrare dal ponte tutti noi che eravamo in coperta, il capitano rimase solo davanti ai polacchi. Seppi poi che, sommariamente, giustizia era stata fatta.

Il terzo giorno di navigazione, con l'*U-156*, eravamo tranquilli e stavamo fraternizzando con i marinai, ben lontani dall'immaginare quel che stava per succedere. Mentre il nostro sommergibile navigava a fior d'acqua, avvistò un aereo

americano. A bordo venne dato l'allarme per l'immersione istantanea. Si accesero le luci rosse, venne dato ordine ai naufraghi di buttarsi a terra per agevolare nella loro corsa attraverso gli stretti corridoi il personale di bordo. Ordini secchi e precisi venivano dati con l'altoparlante: erano in tedesco e noi non capivamo niente. I manometri e gli strumenti sembravano impazziti, le saracinesche venivano chiuse rapidamente, insomma un finimondo organizzato, un caos tecnico. Passarono alcuni minuti, chissà quanti? Erano eterni, quando un boato, seguito da un altro e ancora da altri, scosse il sommergibile, lo fece sussultare, gemere, inclinare. Noi rotolavamo per terra come palline instabili, il personale camminava sulle nostre schiene, credetti per un momento che tutto si fosse capovolto, poi più nulla, tutto rimase in silenzio, solo qualche ordine secco rompeva quello stato di angoscia. Dai visi capii che forse c'era ancora qualche speranza di salvezza. Seppi che le bombe di profondità sganciate dall'aereo avevano causato danni ai periscopi, da una falla era entrata acqua, ma circoscritta nella zona degli accumulatori. Il capitano era su tutte le furie, il radiotelegrafista continuava a trasmettere notizie e messaggi in morse. Capii che l'*U-156* non poteva più ospitarci perché poco dopo ci fecero salire in coperta per essere trasbordati su un altro sommergibile che era l'*U-506*.

L'aereo che ci aveva bombardato era un quadrimotore americano.

La nostra vita per l'ennesima volta era salva, attaccata ancora a un filo invisibile del destino. Si avvicinò l'*U-506* e salimmo a bordo dopo un volo in mare dal sommergibile *U-156* che doveva rapidamente allontanarsi per le avarie riportate. La rapidità del trasbordo fu degna di ammirazione e di capacità marinaresche, buttati in mare come fuscelli venivamo subito raccolti e portati sull'altro sommergibile.

Rimasi altri tre giorni con l'*U-506*, per poi essere preso a bordo dell'*Annamite*, guardacoste francese con base a Dakar (Senegal) venutoci incontro, poi a Dakar fummo presi a bordo dell'incrociatore francese *Gloire* per sbarcare da esso dopo sette giorni nel porto di Casablanca.

Raggiunsi l'Italia il 25 ottobre 1942 a bordo di uno dei sette aerei che ci vennero a prendere a Tripoli provenienti dalla Sicilia. Il ritorno fu felice, e tre ore più tardi toccai il patrio suolo italiano. »

La nostra flotta da battaglia, forte di tre modernissime navi di linea, *Vittorio Veneto, Littorio* (poi *Italia* dopo l'otto settembre) e *Roma*, e di quattro unità rimodernate, rappresentò una ragguardevole forza che impedì, finché esistette, che il nemico prendesse il sopravvento nel Mediterraneo.

Non conobbe una vera e propria battaglia navale vecchio stile, tranne il breve e inconcludente scontro di Punta Stilo, all'inizio della guerra, nel luglio del 1940: ed ebbe la grave disavventura di Taranto, nel novembre dello stesso anno, quando dodici aerosiluranti inglesi misero in pochi minuti fuori combattimento quasi tutte le nostre grandi unità ancorate tranquillamente in porto.

Da quel momento in poi le navi da battaglia operarono raramente riunite, tranne che il giorno successivo al nostro armistizio: qui toccammo la perdita più dolorosa di tutta la guerra. Una bomba planante di nuovo tipo, lanciata da un aereo tedesco che volava fuori portata di tiro, colpì la *Roma* e la fece affondare in pochi minuti, causando la perdita di più di mille marinai.

Ma le nostre unità, anche se isolate, conobbero vicende durissime e furono silurate più volte. Il marinaio Stenio Mezzetti, di Follonica, descri-

ve così la sua seconda avventura di mare, il siluramento della *Veneto*, il 14 dicembre 1941 a tredici miglia circa da Capo dell'Armi, sulle coste stesse della Calabria.

« La corazzata *Vittorio Veneto* lasciò il porto di Napoli per compiere una missione di guerra. Erano le ore 17.23 del giorno 13 dicembre 1941, quando la potentissima e bella nave si staccò dal molo San Vincenzo.

Io vi ero imbarcato in qualità di sottocapo meccanico fin dal 5 giugno 1941; cioè alcuni mesi dopo il naufragio della nave *Zara* (28 marzo 1941) e del mio salvataggio a opera della nave-ospedale *Gradisca*. Prestavo servizio agli impianti frigoriferi della nave. In quel momento facevo i miei turni di guardia (quattro ore di sonno e quattro di servizio) a un frigorifero a vapore. Lo scopo di questi frigoriferi era quello di mantenere una temperatura stabilita nei depositi munizioni. Le quattro ore di riposo venivano passate (da tutto l'equipaggio) al posto di combattimento, che nel mio caso era a uno sbocco antincendio. Quindi in navigazione le quattro ore libere (lontano dal mio posto di guardia) le trascorrevo al posto di combattimento. Si dormiva sui paglioli o sulle lamiere del ponte ma solo nei momenti (pochissimi) di tranquilla navigazione; per il mangiare era la stessa cosa.

La notte tra il 13 e il 14 dicembre trascorse

abbastanza tranquilla alternando il servizio con il 'riposo'. Ero appena montato di guardia nel locale frigoriferi (facevo dalle 8 alle 12), saranno state appena le ore 9 del mattino, quando una improvvisa tremenda esplosione fece sobbalzare la nave. Lo spostamento mi fece cadere sui paglioli, fughe di vapore saturo m'investirono.

Mi rialzai a fatica e a tastoni cercai la scaletta di uscita dal locale. Non mi rendevo conto che cosa potesse essere successo. Appena arrivato sul ponte corazzato, compresi subito però la gravità della situazione. La nave era inclinata sulla sinistra; avevamo imbarcato molta acqua. Pensai subito a una mina galleggiante, un siluro mi sembrava impossibile, così vicino alla costa. Trovai il mio capo reparto, il quale mi disse però che eravamo stati silurati da un sommergibile in agguato. Questo mi impressionò molto, non tanto per il siluro lanciato dal sommergibile (se l'avessimo preso in alto mare ci avrei pensato meno), ma per il fatto di essere stati silurati proprio in vicinanza delle nostre coste. La nave fu colpita sul lato sinistro, in corrispondenza del deposito munizioni da 381 n. 3. Detto deposito fu invaso subito dalle acque, questo fatto forse scongiurò un'esplosione che avrebbe probabilmente voluto dire la perdita della nave e centinaia di marinai morti.

Il portello di accesso al deposito munizioni venne chiuso ermeticamente, il personale addetto non fece in tempo a uscire, morirono tutti. Quando appresi tutto questo mi si accapponò la pelle. Il locale nel quale io facevo la guardia, si trovava proprio a confine con la zona allagata, ci divideva soltanto una lamiera di un centimetro di spessore. Ecco la ragione del violento sobbalzo e della mia violenta caduta, mi trovavo proprio nella zona colpita. Dopo aver parlato con il mio capo reparto, mi affacciai nuovamente nel locale frigoriferi, il portello corazzato era sempre aperto, non si vedeva nulla, l'ambiente era tutto invaso dal vapore.

Bisognava in tutti i modi chiudere la valvola della tubolatura principale di vapore, era necessario farlo. Mi feci coraggio, al buio, con un panno legato sul viso, scesi di nuovo nel locale; come ho detto sopra, mi divideva dal locale allagato soltanto una lamiera di un centimetro di spessore, se questa avesse ceduto di schianto, di sopra certamente non avrebbero fatto complimenti (e sarebbe stato più che giusto perché in quel momento contava soltanto la salvezza della nave), avrebbero chiuso ermeticamente il portello corazzato, e io avrei fatto la morte del topo.

A tastoni mi diressi verso questa valvola, dopo poco la trovai, le perdite di vapore mi serravano il respiro, credevo di svenire da un momento all'altro dal gran caldo e dalla mancanza di aria e con la preoccupazione che da un momento all'altro dovesse cedere qualcosa e io sa-

rei morto. Feci appello a tutte le mie forze e cominciai a girare il volantino, mi sembrava una vite senza fine, non si arrivava mai in fondo, era anche abbastanza dura. Con un ultimo sforzo la chiusi, non ne potevo più. Per fortuna, nonostante molte infiltrazioni di acqua (ma di poca entità), la parete divisoria resse, e io fui salvo.

Alla cieca mi diressi di nuovo verso la scaletta e salii sopra il ponte corazzato. Ero più morto che vivo. Chiudemmo subito lo sportello, assicurandolo con i relativi galletti di pressione.

Mi recai in coperta a prendere aria. Eravamo nello stretto di Messina, vedevo la terra a dritta e a sinistra, molto vicina. La nave era molto sbandata sulla sinistra. Il vedere la terra mi tranquillizzò, il mio pensiero ritornò ai quattro giorni e alle quattro notti passate sopra una zattera dopo il naufragio dello *Zara* a Capo Matapan, senza vedere nulla. Questa nuova avventura, benché gravissima, a me personalmente sembrava uno scherzo. Facevo i miei conti e mi dicevo: qui se la nave affonda, con quattro bracciate si arriva a terra, anche senza salvagente. Fortunatamente la nave (benché avesse accusato il colpo), grazie ai suoi compartimenti stagni, alla robustezza delle sue strutture, nonostante la forte inclinazione, resse bene, continuò a navigare anche se più adagio.

Io penso che abbiano allagato altri reparti o compartimenti della parte opposta (questo per

bilanciarla), perché a me sembrò che con l'andare avanti si fosse molto raddrizzata.

Navigammo in quelle condizioni ' scortatissimi ' per tutta la mattina e il pomeriggio successivo. La corazzata arrivò finalmente a Taranto alle ore 23.40 dello stesso giorno, ormeggiandosi nel recinto n. 2 in Mar Grande.

Dopo qualche giorno la *Vittorio Veneto*, sempre con i morti a bordo, entrò nel bacino Ferrati di Taranto.

Quando la nave fu all'asciutto, vennero fuori le ferite e si vide uno squarcio immenso in prossimità del deposito munizioni. A chi ebbe il compito di aprire il portello corazzato che dà accesso al deposito colpito, si presentò uno spettacolo raccapricciante. Una fila di marinai morti rimasti aggrappati ai ferri della scaletta della garitta di accesso al deposito stesso, nella speranza di salvarsi, inseguiti dall'acqua che entrava in gran quantità. Speravano di uscire, ma non fecero in tempo. Il portello venne chiuso ermeticamente, ed era giusto che lo fosse, altrimenti avendo tentato (non c'era il tempo) di salvare anche un solo marinaio si sarebbe messa in pericolo la sicurezza della nave e di tutto l'equipaggio. Il deposito munizioni divenne la loro tomba, sarebbero stati tolti soltanto nel bacino di carenaggio.

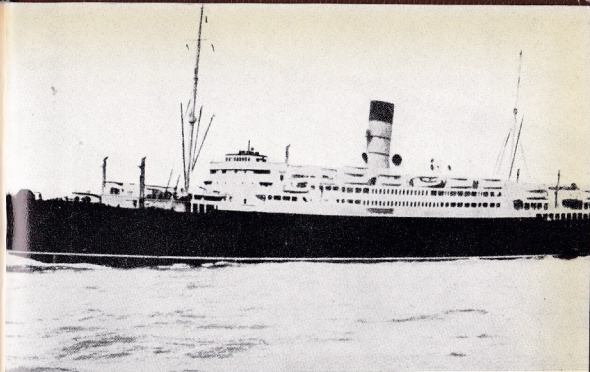
In seguito al siluramento, quaranta uomini (un sottufficiale e trentanove sottocapi comuni)

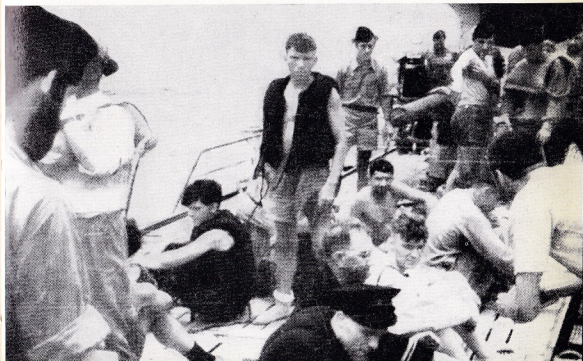
appartenenti all'equipaggio della corazzata *Vittorio Veneto* decedettero. »

* * *

Ed ecco, invece, la fine della nave da battaglia *Roma,* la più moderna e potente della nostra flotta, così come la racconta il sottocapo Ottavio Belletti, imbarcato sull'incrociatore *Attilio Regolo,* dal cui bordo assistette impotente alla tragedia.

« La sera dell'otto settembre 1943 mi trovavo a La Spezia imbarcato sull'incrociatore *Attilio Regolo.* Verso il tramonto, ignari dell'armistizio che da poche ore era stato firmato, ci sorprendemmo nel vedere in città una specie di fuochi d'artificio, spari di bengala e un insolito movimento sulla banchina.

Al calar della notte venne l'ordine di mollare gli ormeggi e nell'oscurità, già fuori del golfo, il comandante, capitano di vascello Marco Notarbartolo, comunicò all'equipaggio la notizia e ci informò che in base agli accordi d'armistizio tutte le navi dovevano recarsi nei più vicini porti alleati. Alle prime luci dell'alba del giorno seguente si poteva constatare che l'ordine era stato eseguito da tutti, perché tutte le navi da guerra che si trovavano nel golfo di Genova si erano radunate in alto mare. In formazione dirigevano verso sud.

Il piroscafo passeggeri *Laconia* sul quale avvenne la tragedia che raccontiamo in questo volume. Il *Laconia* stazzava 19.000 ton.

Il sommergibile tedesco *U 507* ha recuperato parecchie decine di naufraghi inglesi del personale di bordo del *Laconia.* Nella catastrofe morì, purtroppo, un grandissimo numero di prigionieri italiani, ai quali non vennero aperte le stive che li racchiudevano

Un'imbarcazione di salvataggio del *Laconia* sovraccarica di naufraghi; durante il salvataggio dei superstiti si istituì tra i combattenti del mare una speciale « tregua d'armi »

Prigionieri italiani del *Laconia* avvicinati da un sommergibile tedesco, due giorni dopo il naufragio. Molti di essi, rientrati in Italia, tornarono nei reparti operanti

Inglesi, italiani e polacchi superstiti del *Laconia* mescolati assieme sul ponte di coperta dell'*U 507*. Le guardie polacche che avevano sul *Laconia* la custodia dei prigionieri, furono le maggiori responsabili della

Il grande ammiraglio Karl Doenitz, « padre » dei sommergibili tedeschi e successore di Hitler

Il comandante del *Laconia*, Rudolph Sharp, che rifiutò di salvarsi, scomparendo con la sua nave

Il capitano di corvetta Würdemann, comandante dell'*U 506*, che partecipò al salvataggio

Marco Revedin, comandante del sommergibile *Cappellini*. A destra il suo secondo, Di Siervo

Per cause a me ancora ignote, verso le ore 14 del 9 settembre, quando ormai avevamo oltrepassato le Bocche di Bonifacio e ci si trovava all'altezza del golfo dell'Asinara, tutta la squadra navale, al comando dell'ammiraglio Bergamini, ha avuto un attimo di indecisione. È stata invertita la rotta, puntando nuovamente verso il nord per poi rallentare, con altre variazioni di rotta. Insomma, non ci si rendeva conto di quale fosse la reale destinazione e del perché di questo periodo di smarrimento.

Verso le 15.30, quando ci si trovava nuovamente all'altezza del golfo dell'Asinara, fu dato l'allarme per la presenza ad alta quota di tre apparecchi di nazionalità sconosciuta. L'ordine di aprire il fuoco tardava ad arrivare, forse perché si pensava fossero alleati (ex nemici) o tedeschi (ex alleati) e non ci si rendeva conto di questa inaspettata ricognizione. Quando si trovarono allo zenit della nostra formazione, due dei tre apparecchi si allontanarono e il terzo incominciò a sganciare qualche bomba. Soltanto allora la contraerea della squadra entrò in azione, ma purtroppo una di quelle poche bombe fu fatale per la nostra ammiraglia: la corazzata *Roma*.

Ho ancora negli occhi l'immagine di quell'orrendo spettacolo. Mi trovavo in plancia comando, e con il binocolo osservavo gli apparecchi con trepidazione. Ho visto chiaramente staccarsi dalla carlinga dell'apparecchio una bomba, che

subito mi sorprese per le caratteristiche particolari che presentava. Sembrava un razzo, dalla parte posteriore sprigionava una fiamma azzurrognola e lasciava una scia bianca. Si dirigeva in modo inesorabile, e sembrava attirata dalla massa ferrosa della più grande e importante unità della formazione. Soltanto in seguito abbiamo saputo che si trattava di un nuovo micidiale ordigno bellico radiocomandato. Ho seguito attentamente il percorso della bomba e sembrava cercasse proprio quell'unità nella sua lenta manovra fino al tremendo contatto che ha provocato lo scoppio simultaneo delle caldaie e della santabarbara. Erano esattamente le 15.56. La nave sussultò; dall'interno si sprigionò un'immensa nube di fumo bianco e nero che, sollevandosi verso il cielo, formò quella specie di fungo che soltanto in seguito si poté paragonare allo scoppio della bomba atomica. Trascorsi pochi minuti, la nave s'inclinò paurosamente, per poi spezzarsi in due tronconi e affondare. Erano le 16.10 del 9 settembre 1943.

Da questo momento l'ufficiale superiore più alto in grado della squadra navale prese il comando di tutte le unità in sostituzione dell'ammiraglio Bergamini scomparso con la sua nave e milletrecentocinquantadue uomini dell'equipaggio, e diede il seguente ordine: ' Incrociatore *Attilio Regolo*, cacciatorpedinieri *Fuciliere*, *Granatiere*, *Carabiniere*, date assistenza ai naufraghi,

le rimanenti unità si portino nel più vicino porto alleato '.

In quel preciso istante incominciò per noi l'opera pietosa del ricupero dei naufraghi, pochi purtroppo.

Abbiamo incrociato la zona, rastrellando si può dire metro per metro, ricuperando naufraghi, feriti e anche morti. Tanto è vero questo particolare che si ricuperavano anche coloro che non davano segno di vita, che un marinaio è stato rianimato a bordo e oggi, se ancor vivo, potrà testimoniare. Ci siamo prodigati al massimo e soltanto quando nella zona non restavano che pochi insignificanti relitti alla deriva, sul calar della tenebre abbiamo lasciato il posto.

Erano ormai trascorse parecchie ore. Da Supermarina o da altri comandi navali a terra non si poteva ottenere nessun collegamento radio e il resto della formazione era ormai lontano: i quattro comandanti responsabili delle unità, consultandosi a vicenda e sapendo che il combustibile a disposizione non era sufficiente per una lunga navigazione verso il sud, decisero di puntare verso le isole Baleari.

Dopo una notte insonne, piena di incubi per la presenza a distanza di un incognito ricognitore che con il lancio di bengala ogni tanto ci segnalava la sua presenza, con il nostro carico di dolore e di morte al mattino seguente abbiamo

attraccato al porto di Mahon (Minorca) dove i feriti gravi sono stati ricoverati all'ospedale e la ventina di morti hanno avuto degna sepoltura con l'onore delle armi. »

FINE

INDICI

INDICE DELLE TAVOLE

INDICE GENERALE